TEKNİK GÜÇ
74
15 TEMMUZ 1975
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN YAYIN ORGANIDIR
İSTANBUL ŞUBESİ TARAFINDAN 15 GÜNDE BİR YAYINLANIR.

MC'nin Tayinleri ve İstifalar Nedeniyle İzmir YSE'de Teknik Adam Kalmadı...

KİŞİLERE BİRKAÇ YERE BİRDEN TAYİN EMRİ GELMEYE BAŞLADI...

BİZ KIYILSAK DA, GÜÇLENECEĞİZ

Kıyımlar bütün «kıyıcılığı» ile devam ededursun, örgütlenme bilinci de bütün «yıkıcılığı» ile gelişiyor. Bu birliktelik elbette ki rastlantı değil. Ve «mekanik» te değil. Hayatın diyalektiği bütün sağlamlığı ile gösteriyor kendini. Evet, boşuna değil bu kıyımların artması ve boşuna değil buna karşı güçlenen «TÜTED» örgütlenmesi. 7 Temmuz günü çıkan bir günlük gazetede şöyle bir başlık vardı: **«MC nin tayinleri ve istifalar nedeniyle İzmir YSE'de teknik adam kalmadı.»**

Görüldüğü gibi bu iktidar köy emekçilerine götürülmesi gereken içme suyunun götürülmez yapılması gereken yolların yapılmaz hale gelmesini istercesine yurtsever teknik elemanları hallaç pamuğu gibi atmaktadır. Buna karşılık kitlemizde bu kıyımların daha da ortaya çıkardığı «antidemokratik baskılar» konusunda berraklaşan ve direnen bir bilinç gelişmeye başlamıştır.

TÜTED'de örgütlenmenin güçleçnmesi bunu belgeliyor.

Kıyıma uğrayan teknik elemanlara hemen atmaları gereken adımları bir kez daha hatırlatalım:

- Daha önce gazetemizde duyurduğumuz gibi, kıyıma uğrayan teknik elemanlar hemen meslek kuruluşlarına baş vurup durumlarını bildirmelidirler.
- TÜTED'de toplanacak olan kıyıma uğrayanların ortak tavrı daha da güçlendirilmelidir.
- İşyerlerinde işçi sendikalarına durum hemen anlatılarak yurtsever teknik elemanların sürülmesine karşı işçi sınıfının sendikal bilincinden yararlanmalı ve tam bir dayanışma sağlanmalıdır.
- Danıştay v.b. gibi yasal yollara başvurulurken tekil hareket yerine demokratik meslek kuruluşlarının ortak tavrı ve yardımı oluşturulmalıdır.

Bütün bunları gerçekleştirerek güççbirliğimizi pekiştireceğimize ve «kıyım tezgâhçıları»na karşı birlikte başarılı mücadelemizin sonuçlanacağına inanalım.

Antidemokratik baskılara karşı elele direnelim...

SENDİKAL MÜCADELE BİLİNCİ

BİRLEŞME VE DAYANIŞMA

FAŞİST BASKILARA BİRLİKTE DİRENME

METE

Haziran Ayı İçinde Alınan Teşvik Kararlarını Yayınlıyoruz!

(Haberler ANKA günlük ekonomik bültenlerinden derlenmiştir.)

ANKARA (anka-eko)

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Teşvik Kurulu tarafından Haziran ayı içinde alınan teşvik kararlarından yararlanacak firmalar, teşvik alanları, yatırım toplamları ve döviz giderleri aşağıda gösterilmiştir:

1 — *Gök İnşaat ve Ticaret Limited Şirketi.*
Yer: Edirne.
Konu: Yatırım yerinin geri kalmış bölge Edirne yerine Osmaneli - Bilecik olarak değiştirilmesi.
Toplam yatırım: Çimentodan yapı elemanları.
Yatırım tutarı: 19.800.000,— TL.

2 — *Alibeyli Köyü Kalkınma Kooperatifi.*
Yer: Samsun Çarşamba.
Konu: Domates salçası üretimi.
Kapasite: Yılda 8750 ton salça.
Toplam yatırım: 43.931.537,— TL.
Döviz gideri: $ 750.000,—

3 — *Heltar - Lütfü Gündoğdu.*
Yer: Ankara.
Konu: Yurt dışından iki adet zirai mücadele helikopteri ithali ve çalıştırılması.
Toplam yatırım: 4.363.000,— TL. 1.631.000 TL. gümrük).
Döviz gideri: $ 116.723.

4 — *Kariş Karadeniz Nişasta Glikoz Mısırözü Yağı San. Tic. A.Ş.*
Yer: Samsun.
Konu: Nisan 1973 tarihli teşrik belgesinin tadili.
Toplam yatırım: 40.393.000,— TL.
Döviz gideri: $ 450.000,—

5 — *Tat, Konserve San ve Tic. A.Ş.*
Yer: Bursa.
Konu: Haziran tarihli teşvik belgesinin tadili.
Toplam yatırım: 123.470.285 TL.
Döviz gideri: $ 1.761.324,—

6 — *Ulusoy Turizm ve Seyahat Koll. Şti.*
Yer: İstanbul.
Konu: Yurt dışından 10 birimlik frigorifik taşıt ithali ve işletmesi.
Toplam yatırım: 19.253.000,— (9.049.000,— TL. gümrük).
Döviz gideri: $ 646.000,—

7 — *Turgut Kaptanoğlu ve Ortkları Koll. Şti.*
Yer: İstanbul.
Konu: 1250/1800 DWT'luk kuruyük gemisi inşaasına ilişkin teşvik belgesinin 2600 DWT'a çıkarılmak üzere tadili.
Toplam yatırım: 26.460.000,— TL.
Döviz gideri: $ 606.442,—

8 — *Armatör Bedri İnce.*
Yer: İstanbul.
Konu: 1200/2700 DWT'luk kuruyük gemisi inşaası.
Toplam yatırım: 39.924'.000 TL. (9.467.000 TL. gümrük).
Döviz gideri: $ 966.071,—

9 — *Transtır, Transit TIR Beynelmilel Nak. ve Tic. A.Ş.*
Yer: İzmir.
Konu: Yurt dışından 30 birimlik frigorifik taşıt ithali ve işletmesi.
Toplam yatırım: 64.923.000,— TL. (39.934.000,— TL. gümrük)
Döviz gideri: $ 2.138.000,—

10 — *Kâzım Kaptanoğlu.*
Yer: İstanbul.
Konu: 2500 DWT'luk kuruyük gemisi inşaası.
Toplam yatırım: 36.299.000,— TL. 9.214.000,— TL. gümrük).
Döviz gideri: $ 940.214,—

11 — *Hüseyin Kalkavan, M. Şevket Zırk Kalkavan Adi Ortaklığı.*
Yer: İstanbul.
Konu: 1000 DWT'luk kuruyük gemisi inşaası.
Toplam yatırım: 19.759.000,— TL. (4.929.000 TL. gümrük).
Döviz gideri: $ 503.000,—

12 — *Demirci Tasarruf İplik San. A.Ş.*
Yer: Manisa.
Konu: Tevsii yatırım.
Toplam yatırım: 8.220.000,— TL.
Döviz gideri: $ 145.000,—

13 — *Bursa Emprime Mensucat Sanayi A.Ş.*
Yer: Bursa.
Konu: Boya terbiye.
Toplam yatırım: 69.391.000,— (Gümrüklü).
Döviz gideri: $ 2.999.240,—

14 — *Bingöl Yem Süt ve Bezecilik A.Ş.*
Yer: Bingöl.
Konu: Hayvan yemi üretimi.
Toplam yatırım: 20.000.000,— TL.
Döviz gideri: $ 96.000,—

15 — *Çum-Paş Çumra Patates ve Zirai Ürün. Değ. A.Ş.*
Yer: Çumra.
Konu: Hayvan yemi üretimi.
Toplam yatırım: 22.500.000,— TL.
Döviz gideri: $ 130.000,—

16 — *Kalıp Takım Sanayi A.Ş.*
Yer: İstanbul.
Konu: Kalıp üretimi.
Toplam Yatırım: 10.650.000 TL. (Gümrüklü).
Döviz gideri: $ 350.000,—

17 — *Kazdağı Gıda ve Orman Ürün. Ticaret ve San. A.Ş.*
Yer: Bayramiç - Çanakkale.
Konu: Konttabla üretimi.
Toplam yatırım: 31.126.000,— TL.
Döviz gideri: $ 722.426,—

18 — *Dorsan Düzce Orman Ürünleri Sanayii A.Ş.*
Yer Düzce.
Konu: Kaplama levha üretimi.
Toplam yatırım: 17.945.000 TL.
Döviz gideri: $ 290.734,—

19 — *Türker Yem San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: Tekirdağ.
Konu: Yem üretimi.
Toplam yatırım: 24.300.000,—

20 — *Erzurum Holding A.Ş.*
Yer: Erzurum.
Konu: Un fabrikası.
Toplam yatırım: 22.250.000,— TL.
Döviz gideri: $ 88.250,—

21 — *Karakurt Un ve İrmik Fab. Koll. Şti.*
Yer: Denizli.
Konu: Un fabrikası tevsii ve yenileme.
Toplam yatırım: 6.300.000,— TL.
Döviz gideri: $ 80.000,— TL.

22 — *Trakya Mermer Sanayii A.Ş.* ; «
Yer: Edirne.
Konu: Blok mermer istihracından başlayan tabii mermer levha ve artıklarından sun'i mermer levha tesisi.
Döviz gideri: $ 1.306.000,—

23 — *Öntaş Mermer Sanayi A.Ş.*
Yer: İstanbul - Bakırköy.
Konu: Tevsi levha üretimi.
Toplam yatırım: 6.647.000,— TL.
Döviz gideri: $ 211.619,—

24 — *Ata İnşaat ve Tic. Şti.*
Yer: İstihraç Afyon ili Emirdağ İlçesi, İşleme Bilecik ili Osmaneli İlçesi.
Konu: Blok onyx istihracı levha ve süs eşyası üretimi.
Toplam yatırım: 16.582.000,— TL. (Gümrüklü 13.002.000,— TL.)
Döviz gideri: $ 357.500,—

25 — *Uğurgül Tic. ve San. Adi Kom. Şti.*
Yer: İstanbul.
Konu: Dökümhane, iş ve işleme tesisleri tevsi ve modernizasyonu.
Toplam yatırım: 28.000.000,— TL. (Gümrüklü).
Döviz gideri: $ 700.200,—

26 — *Nasaş Aluminyum San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: İstanbul.
Konu: VI aşama yatırımları için bağışıklık belgesi verilmesi taebinin kabulü.

27 — *Termodin Yapı Malzemeleri San. ve Tic. A.Ş.*
Konu: Termodin mamul yapı malzemeleri tevsi projesi.
Toplam yatırım: 9.498.542,—
Kapasite: 120.000 adet/yıl.
TL.
Döviz gideri: 548.510,— DM.

28 — *Uğurgül Tic. ve San. Kom. Şti.*
Yer: İstanbul.
Konu: Bağışıklık belgesi süre uzatımı.

29 — *Etibank Genel Müdürlüğü.*
Konu: Sodyum Perborat tesislerinin tecrübe ve üretim safhalarında kullanılmak üzere ithal edilecek hidrojen peroksit için hammadde muafiyeti.
Toplam değer: CIF 321.200.980,— TL.

30 — *Alemdar Kimya Endüstrisi A.Ş.*
Konu: Bağışıklık belgesi süre uzatımı (6 ay).
Yer: İstanbul.

31 — *Ersu Tic. ve San. A.Ş.*
Yer: İstanbul.
Konu: Geçici belgenin son kullanma süresinin 31.12.1975 tarihine kadar uzatılması.

32 — *Meykosan.*
Yer: Nevşehir.
Konu: Bağışıklık belgesi süresinin 31 temmuz 1975'e kadar uzatılması.

33 — *Göksu Maden San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: Kastamonu.
Konu: Bağışıklık belgesinin 31 temmuz 1975'e kadar uzatılması.

34 — *İsmail Ekinci.*
Yer: Manisa Alaşehir olarak tesbit edilen yatırım yerinin İzmir dahili olarak değiştirilmesi talebi kabul edilmiştir.
Konu: Sığır besiciliği.

35 — *Urallar Tic. ve Nakliyat Koll. Şti.*
Yer: İstanbul.
Kosu: Bağışıklık belgesi süresinin 6 ay uzatılması.

36 — *Şifa Şekerleme San. ve Kuruyemiş Tic. Koll. Şti.*
Yer: Denizli.
Konu: İstisna belgesi talebinin kabulü.

37 — *Kunsan Kundura San. ve Tic. A.Ş.*
Konu: Bağışıklık belgesi süresinin 15 kasım 1975'e kadar uzatılması.
Yer: İstanbul.

38 — *Topkapı İplik San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: İstanbul.
Konu: İstanbul süresinin uzatımı talebi kabul edilmiştir.

39 — *İstanbul Mahle Piston San. A.Ş.*
Yer: İzmit.
Konu: Piston üretimi tevsii.
Kapasite: Yılda 450 bin adet'den 800 bin adete çıkarma.
Toplam yatırım: 39.800.000 TL.
Döviz gideri: $ 1.000.000,—

40 — *Anasa Anadolu Nisan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: Bursa.
Konu: Motor, vites kutusu, kamyonet, pikap üretimi.
Toplam yatırım: 901.000.000 (gümrüksüz).
Döviz gideri: $ 32.160.000,—
Kapasite: 50.000 adet/yıl.

41 — *Burdur Valiliği.*
Yer: Burdur.
Konu: Traktör üretimi.
Toplam yatırım: 907.000.000 TL. (gümrüklü).
Döviz gideri: $ 18.500.000,—
Kapasite: 20.000 adet/yıl.

42 — *Gürkal Valf ve Fittings San. A.Ş.*
Yer: Karamürsel (veya Ereğli).
Konu: Valf üretimi tevsii.
Toplam yatırım: 32.500.000 TL.
Döviz gideri: $ 897.000,—

43 — *Tamsan Tarım Malzeme San. A.Ş.*
Yer: Tokat.
Konu: Tarım aletleri üretimi için teşvik belgesi tadili.
Toplam yatırım: 42.000.000 TL.
Döviz gideri: $ 880.000,—

44 — *İmbat Makina San. A.Ş.*
Yer: İstanbul (Safraköy).
Konu: Plastik enjeksiyon makinası üretimi için teşvik belgesi tadili.
Toplam yatırım: 40.235.000 TL.

45 — *TOE Türk Otomotiv San. A.Ş.*
Yer: Çayırova.
Konu: Traktör, kamyon, radyatör üretimi tevsii.
Traktör: Tevsiden önce 3000 adet/yıl Tevsiden sonra 12.000 adet/yıl.
Kamyon - Kamyonet: Tevsiden önce 3000 adet/yıl Tevsiden sonra 4.000 adet/yıl.
Radyatör: Tevsiden önce 10.000 adet/yıl Tevsiden sonra 30.000 adet/yıl.
Yakıt deposu: Tevsiden önce 8000 adet/yıl Tevsiden sonra 30.000 adet/yıl.

46 — *Omsan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.*
Yer: İzmir.
Konu: Otobüs üretimi.
Toplam yatırım: 108.430.000 TL.
Döviz gideri: $ 1.640.000,—
Kapasite: 500 otobüs, 500 k. otobüs, 500 minibüs .

47 — *Göktepe Plastik San. Ltd. Şti.*
Yer: İzmir.
Konu: Teşvik belgesi tahsis süresinin bir yıl uzatılması kabul edilmiştir.

48 — *Bünsa Genel Makina Takım End. San. Tes. A.Ş.*
Yer: Bünyan.
Konu: Delici ve aşındırıcı takımlar imali.
Toplam yatırım: 69.793.000 TL.
Döviz gideri: $ 1.536.000,—

49 — *Anayurt Firması.*
Yer: Kars (Iğdır).
Konu: Ham bez üretimi.
Toplam yatırım: 189.260.000 TL.
Döviz gideri: $ 6.231.510,—

50 — *Nevsan.*
Yer: Nevşehir.
Konu: Mamul dokuma üretimi.
Toplam yatırım: 426.941.000 TL.
Döviz gideri: $ 10.858.00,—

Kırka Bor Tesislerini Amerikan Şirketi 1977 Yılında Tamamlayacak . . .

ANKARA (anka-eko)

Geçmiş yıllarda penta ve susuz boraks projesi olarak hazırlanan, ancak kalkınma plânlarında bor türevlerinde ihracata dönük üretimlerin hedef alınması üzerine geliştirilerek üretim çeşitleri artırılan Kırka Bor Türevleri Tesisi'nin 1977 yılında tamamlanması öngörülmektedir. Etibank Genel Müdürlüğünce gerçekleştirilen proje için Amerikan Garrett Research and Development Cmp. firması ile başlangıçta kalsinazyon ve ergitme metoduna göre üretim yapılması anlaşma yapılmış, ancak daha sonra proje revize edilerek üretim metodu kristalizasyon olarak değiştirilmiş, ürün miktarı da ikiden dörde çıkarılmıştır.

Projenin mühendislik hizmetleri için Garrett firması BİMAŞ ile sözleşme imzalamıştır. Buna göre BİMAŞ bütün projeleri bu yılın Eylül ayında tamamlayacaktır. Proje işlerinde termin programına göre gecikme bulunduğu bildirilmektedir.

Kırka Bor Türevleri Tesisi'nin toplam nakdi gerçekleşme oranı yüzde 4,8, fiziki gerçekleşme oranı ise yüzde 4,6'dır. Aşağıdaki tabloda yatırım için ayrılan ödenekler ve yapılan harcamalar ile gerçekleşme durumları görülmektedir:

Proje tamamlandığında yılda 180 bin ton BPH, 55 bin ton HSB, 10 bin ton BSB ve 17 bin ton RBD üretilecektir. Projenin ilk durumunda maliyet 30 milyon TL. olarak hesaplanmış daha sonra revize maliyet 485 milyon TL'na çıkarılmıştır. 1972-1973 yılları arasında tamamlanması öngörülen projenin bitiş yılı da 1977'ye kaydırılmıştır. Projenin kristalizör, kurutucu, filtre, santrfüj ve fırınları için açılan ihalelerde teklif toplanmıştır. Santrfüjler Alfak Laval firmasına ihale edilmiş, dış siparişlerde teklif alınamayan siparişler için yeniden ihaleye çıkılması kararlaştırılmıştır. Bu nedenle dış siparişlerde gecikme olduğu bildirilmektedir.

ÖDENEK VE HARCAMALAR
(1000 TL.)

Yıllar	Ödenek	Revize Ödenek	Nakdi Harcama	Nakdi Gerç. (%)	Fiziki Gerç. (%)
1972	30.000	30.000	794	2,6	2,6
1973	10.000	3.480	3.480	82,9	82,9
1974	34.530	34.530	8.798	25,5	5,8
1975	209.800	209.800	280	1,3	1,3
TOPLAM	284.330	277.810	13.352	4,8	4,6
Revize Maliyete Göre Gerçekleşme				2,8	2,6

Huzur ve Sükun Sağlamak...

Faşizmi özleyen güçler var. Huzur sözünü çok seviyorlar. İkide bir ağızlarından «huzurun ve sükunun sağlanması» dilekleri çıkıyor. MC iktidarı bu huzur isteyenlerin bir dediğini iki etmemekle görevli gibi. Bunu sağlayacaklarına dair teminat üzerine teminat veriyorlar. Tıpkı yüzbin tank ve yüz bin fabrika gibi..

Ama toplumun büyük çoğunluğu, sözü edilen **huzur**dan biraz huzursuzlanıyor. Bir bardağın taşması için gereken toplam damla sayısı gibi, huzur sağlama amacıyla yola çıkanların huzur bozucu eylemlerinin her biri, sabır bardağını doldurmaya yönelik birer damla oluyorlar.

Halkımız ve onun bir parçası olan teknik elemanlar soruyor: «Kimin için huzur?»

Demirel MC'nin baş lideri olarak demeç veriyor: «Ülkede huzur ve sükunu sağlayacağız.»

Ve işçilerin grevleri yasaklanıyor, izinlere bağlanıyor.

Burjuvazinin sözcüleri «Huzur ve sükun»dan dem vuruyorlar ve yurtsever devlet memurlarına birkaç yerden birden ve birkaç yere doğru tayin emirleri geliyor.

Onlar boyuna «huzur» diyorlar ve tekelci sermaye erbabı huzur içinde bankalardan aldıkları milyonlar değerinde kredileri okşarlarken «Biraz daha huzur,» diyorlar.

Faşist eğilimlerinden ötürü bir ara yurt dışına sürgün edilen Türkeş gibi her köye imam hatip okulu açılmasına çalışan ama çocuklarından hiçbirini imam-hatip okuluna göndermemişliği söylenen Erbakan da, MCRT'de «Huzur ve sükun» sağlamakla görevli olduklarını belirtiyorlar. Komando kamplarının yanına «Nur» kitaplarının hatmedildiği ve kâfirleri öldürmek için küçücük çocukların eğitildiği «mukaddesatçı - şeriatçı» kamplar kuruluyor.

Gerede'de Ecevit'in üzerine «huzur» adına taşlı, sopalı bilinçsiz güruhlar saldırtılıyor, Erzurum'da ilerici-halktan yana tiyatro eserleri basılıyor.

Demirel, tarihte eşi görülmemiş bir azınlık hükümetinin başbakanı olarak demeç veriyor: «Huzur ve sükun sağlayacağız.» Ve eli silâhlı yanıltılmış zorbalar okul basıyorlar, yurt basıyorlar, miting basıyorlar, köy basıyorlar, tiyatro basıyorlar ve Ecevit: «Hiçbir saldırganın yakalanacağını sanmam, günkü caniler ve katiller hükümette» diyor.

Türkiye çalkantılı ve sınıf savaşının giderek keskinleştiği bir dönemi yaşıyor. Kitleler her geçen gün daha da politize oluyor. Özellikle, toplumsal gelişmenin dinamosu işçi sınıfının ülke sorunlarına **bilinçle sahip** çıkışının belirginleşmesi, MC iktidarında somutlaşan güçleri tedirgin ediyor.

Faşizmi özleyen çağdışı güçler, 1975'ler Türkiye'sinde halkın hâlâ %55'ini okumasız - yazmasız bırakmanın meyvelerini toplama hevesinde görülüyorlar. Kitlelerin kültürel geriliklerinden yararlanmaya, onları **faşist** ideoloji ile etkilemeye çabalıyorlar.

Ama alanları dolduran **yüzbinler, bü**tün bu hesapların yanlışlığını gösteriyor. Halka «sürü» gözüyle bakan MC'cileri «katiller, caniler» diye lanetliyen yurtsever halkımız, ortak çabalarla, başkaldıran burjuva gericiliğine ve onun tipik siyasî görüntüsü faşizme başından engel olarak özgürlükleri, hakları, şeref ve hayatlarını korumak için and içiyorlar.

Emekçi halkın bu şerefli ve yüce mücadelesine omuz veren, onunla bütünleşen yurtsever devlet memurlarının, teknik elemanların kıyıma uğramasını, ağır baskılar altında tutulmasını başka bir şekilde açıklamak mümkün değildir. Halka ters düşmüşler cephesi, sadece kendi çıkarlarını düşünerek ısrar ettikleri çıkmazların içine yalnızca kendilerini değil, bütün bir toplumu sürüklemek için çaba harcıyorlar.

Kıyıma uğrayan yurtseverlerin üzerlerindeki ağır ekonomik - politik baskılarla işçilerin grevlerinin yasaklanması arasında önemli bağlar bulunuyor. Barış - demokrasi - ve özgürlük için alanları dolduran yüzbinlerin, işçi sınıfının, **«kıyımları protesto etmesi»** ile teknik elemanların 141. ve 142 nci maddelerin, sıkıyönetimin, Devlet Güvenlik Mahkemelerinin kaldırılmasına ilişkin taleplerı arasında da kopmaz bağlar vardır.

Yurdumuzda bağımsızlıktan - demokrasiden ve sosyal ilerlemeden yana olan toplumsal güçler arasındaki bu kenetlenme, yaşanası bir dünya yaratmak uğruna yürütülen mücadelenin güçlenmesi, barı şve özgürlük uğruna meydanları dolduran yüzbinlerin aydınlık yarınlara olan inancı ve nihayet dünya demokratik güçlerinin uluslararası gelişimleri belirleyen gücü karşısında, işbirlikçi büyük sermayenin özlemlerinde **gerilemeler** yaratılıyor.

Halkımız, gerçek **huzur**un ancak faşizme ve emperyalizme karşı yürütülen mücadelenin zaferinde ve halktan yana ilerici bir iktidarın gerçekleşmesiyle mümkün olacağının bilincindedir.

İ.M.O. İST. ŞB. YÖNETİM KURULUMUZDAN DUYURU

İ.M.O İST. Şb. Elektronik Hesap Merkezi Kuruldu!.

Elektronik hesaplayıcıların başlangıçtan bu yana en çok kullanıldıkları alanlardan birisi mühendislik olmuştur. Bu hesaplayıcılar gerekli hesaplama kudreti bakımından mühendislere gerçeğe gittikçe daha çok yaklaşan karmaşık matematik modellere el atabilme olanakları sağlarken, aynı zamanda onlara belirli bir problem grubu içinde çok sayıda paremetrelerin etkilerini inceleyebilme ve böylece, daha etkili daha ekonomik çözüm yolları bulabilme olanakları verdiler. Öye ki, bir çok ülkelerde, elektronik hesaplayıcılar mühendisik eğitiminin doğal araçlarından biri olarak kabul edilir oldu. Ülkemizde elektronik hesaplayıcılar on yedi, on sekiz yıldır kullanılmaktadır. Ancak yaygınlığı yeni artmaktadır.

Elektronik hesap dersleri, üniversitelerimizde ancak bir kaç senelik geçmişe sahiptir. Bu nedenle bu gün pratikte çalışan mühendislerin bu konu üzerindeki bilgileri yeterli değildir. Konu ile ilgilenmek zaman ve maddi imkânların varlığı ile doğru orantılıdır. Bugünkü ortamda teknik elemanlarımızın çoğunluğu, elektronik hesabı öğrenmek hatta bir kaç program yazabilmek için ne zaman ne de bu iş için para ayırabilecek güçtedir. Ama diğer ülke mühendisleri yanında, yurdumuzdaki mühendislerin de, konuya gittikçe artan bir ilgi göstérdikleri yadsınamaz.

Bu gereksinme göz önünde tutularak İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesince bir çalışma başlatılmış ve Elektronik Hesap Merkezi üyelerimizin hizmetine açılmıştır.

ELEKTRONİK HESAP MERKEZİ NE YARAR GETİRECEKTİR?

Sahifeler dolusu rakamla uğraşacak mühendis giderek bir bıkkınlık noktasına ulaşmakta ve bir yerde, emniyetli tarafta kalmak koşulu ile kaba kabuller yaparak, yolu kısaltmaktadır. Böylece proje gerekli prezisyonu kaybetmekte, ekonomi şartlarından da gittikçe uzaklaşmaktadır.

Elektronik hesap makinaları ile hesapların yapılması,

1. Prezisyonlu hesabı temin edecektir.

2. Kaliteli projelerin doğmasına neden olacaktır .

3. Elektronik hesap makinalarında işlem çok kısa bir sürede yapıldığından, mühim miktarda vakit tasarruf edilecektir.

4. Kazanılan bu zaman mühendisi uygun sistem seçme, ekonomi araştırması, mühendislik formasyonunu geliştirme, araştırma, incelemeye ayırabilecektir.

HAZIR PROGRAM NE DEMEKTİR?

Hazır programlar belirli bir işlem için yazılıp hatalardan arınmış halde ve kullanıcı tarafından sadece programın üzerinde işleyeceği «input» datasının verilmesinin gerektirdiği programlardır.

Örneğin, herhangi dereceden bir polinomun köklerinin bulunması için bir program yazılmış olsun. Bu programı kullanmak isteyenin sadece kendi elindeki polinomun derecesini ve katsayılarını ve bazı hassaslık kriterlerini belli bir formata göre vermesi kâfidir. Programın veriyi nasıl işlediği kullanıcıyı genellikle ilgilendirmez. Kullanıcı verdiği data neticesi, belli bir formatta sonuçları alır ve kullanır.

UYGULAMA NASIL OLACAKTIR?

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin kurduğu Elektronik Hesap Merkezinde çeşitli mühendislik problemleri için yirmi dört adet hazır program mevcuttur. Bu programlar İnş. Yük. Müh. İrfan Balioğlu tarafından hazırlanmıştır. Programlardan piyasada en çok ihtiyaç duyulan ikisi üzerinde hazırlıklarımızı yoğunlaştırdık :

1. Düşey yük programı (kat çerçeveleri),

2. Yatay yük programı (Zelzele).

Bu programların giriş bilgilerinin nasıl hazırlanacağını önümüzdeki günlerde birer broşürle üyelerimize anlatacağız. Ayrıca bu konudaki problemlerde Elektronik Hesap Merkezindeki arkadaşlar her zaman üyelerimize yardımcı olacaklardır.

ARAŞTIRMA DA YAPILACAK

Elektronik hesapla uğrasan, herhangi bir dalda araştırma yapan üyelerimize imkânlarımız nisbetinde yardımcı olacağız. Yazdıkları programların delinmesi, makinaya girmesi çıkması, bu dalda yazılmış kitaplardan faydalanma olanaklarını üyeleri-

İnşaat Müh. Odası İstanbul miz Elektronik Hesap Merkezinde bulabileceklerdir.

Şubesi Elektronik Hesap Merkezimiz :

Lamartin Cad. İdeal Apart. No. 15 Daire 12 Taksim'de üyelerimizin hizmetine açılmıştır.

basından seçmeler

MSP. RUM ve YAHUDİ ZENGİNLERİ VARARLAR SAĞLADI

Doğru, 10 milyon çiklet firması için izin verdi

Yahudi ve Rum düşmanlığı yaparak fanatik halk yığınlarından oy toplamaya çalışan MSP, Rum ve Yahudi sermayedarlara büyük yararlar sağlamıştır. MSP «düşman» diye ilân ettiği Yahudi ve Rumlar bu ülkenin kalkınmasında katkıda bulunacak dayanıklı mal üretimi yerine, kısa dönemde büyük kârlar sağlayacak ciklet üretimi ve satışı için izin vermiştir. Radyoda, televizyonda reklâmları izlenen ciklet «Dandy», MSP'li Sanayi Bakanı Abdülkerim Doğru'nun sağladığı kolaylıklardan sonra Türkiye'de satışa çıkabilmiştir.

SİYONİZM DÜŞMANLIĞI

MSP Türkiye'de, ırkçı, şeriatçı duygular besleyen şövenist ve fanatik yığınları etkilemek için Yahudi ve Rum düşmanlığını sürekli olarak körüklemiş, MSP'li yöneticiler «Bunları atacağız. Yerli sermayeyi hakim kılacağız» diyerek fanatik yığınları etkileyegelmişlerdir. Ancak MSP'li Sanayi Bakanı Abdülkerim Doğru, hiçbir iktisadî değeri olmayan «Dandy» cikletlerinin temsilciliğini, Yahudi ve Rum yurttaşlara vermiştir. 10 milyon lira sermayeli «Dandy» şirketinin Türkiye'deki ortakları şunlardır:

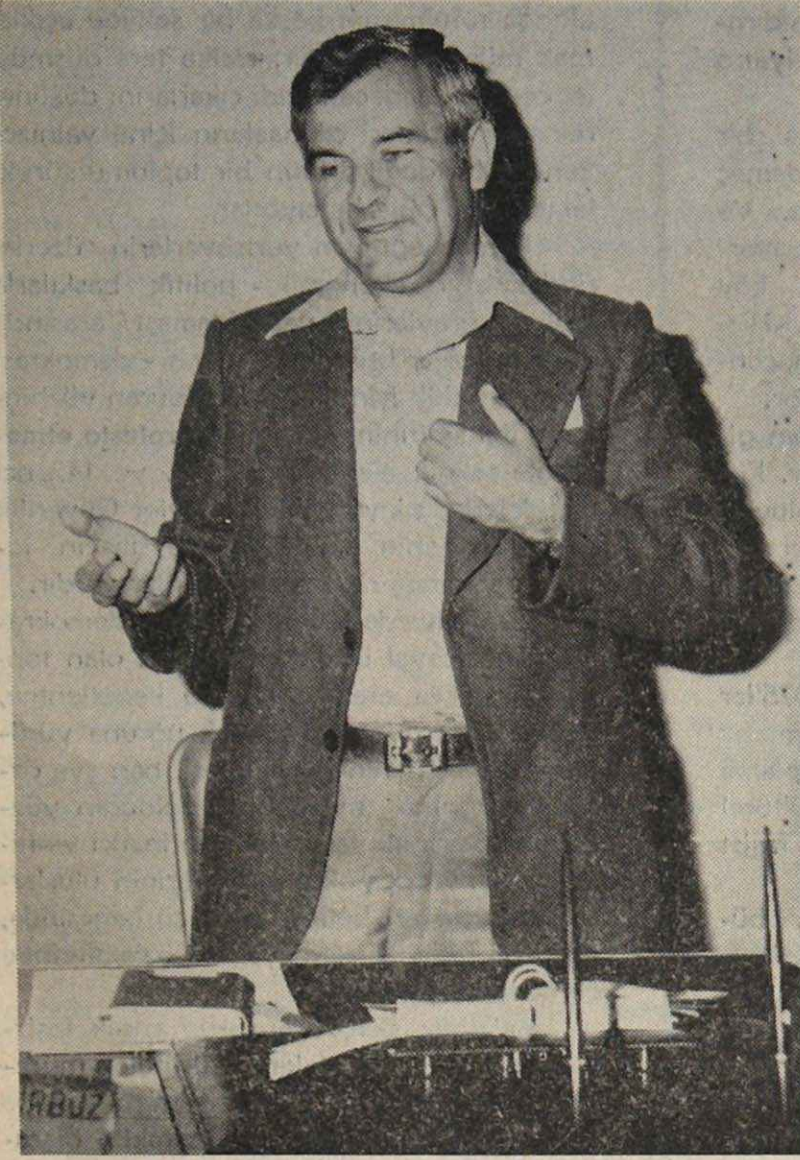
Jack Amran, Lolita Amran, Reşat Atabek, Krom Çelik Anonim Şirketi, Niko Kadıdakis.

(30 Haziran 1975 Yeni Ortam)

— Kanalizasyon Sorunu Üzerine —

İRFAN PEKGÜRBÜZ

İSTANBUL BELEDİYESİ MECRALAR MÜDÜRLÜĞÜ



Gazetemizin 66'ncı sayısında da duyurduğumuz gibi şubat ayı içinde üyemiz İrfan Pekgürbüz, İstanbul Belediyesi Mecralar Müdürlüğüne atanmıştı. Başarılı ve mücadeleci bir geçmişi olan Pekgürbüz, Bursa Belediyesinde İmar Müdürlüğü yaparken gazetelerde halkın hizmetinde olması gereken Belediye konusunda yazdığı yazılarla dikkati çekmişti. Şu anda da «Kaçak İnşaata Skandalı» üzerine bir kitap hazırlıyor.

SORU — Kanalizasyon sorununun genel tanımını yapar mısınız?

● Kanalizasyon sorununun kanımca «her türlü pis suyu en ekonomik bir şekilde zararsız hale getirilerek, kullanma bölgesinden uzaklaştırılması» şeklinde özetle tanımlamak uygun olacaktır. Suların kirlenmesi ve zararlı hale gelmesinin nedenleri, özellikle günümüzde devamlı olarak artmaktadır. Başta toplum nüfusunun tehlikeli bir şekilde yükselmesi nedeniyle doğal gereksinmelerin sonucu olan kullanılmış sular ile sanayide kullanılarak kirlenen, özellikle her türlü canlı organizmalara zararlı olan suların kullanma bölgelerinden uzaklaştırılması kuşkusuz günümüzün en önemli şehircilik sorunlarından biri, hatta bence en önemlisi haline gelmiştir.

SORU: Bugüne değin kanalizasyon sorununa sağlık açısından gerekli önemin verilmesi için kamuoyunun dikkati çekilmiş midir?

● Bu sorunun cevabı, üzülerek söylemek isterim ki, «hayır» olacaktır. Başta toplumumuzun eğitim noksanlığı ile ilgili ve yetkili organ ve makamların ilgisizlikleri sonucu, bu güne kadar kanalizasyon sorununa verilen önem çok yetersizdir denebilir. Dünyanın incisi, yurdumuzun göz bebeği diye nitelendirdiğimiz güzel İstanbul'umuzun kanalizasyon durumu, bu önemin derecesini,, belirtmeğe yeter de, artar da. Ben şahsen, bu günkü üst düzeydeki idarecilerimizin, özellikle parlamenterlerimizin kanalizasyon sorununun, sağlık yönünden önemini tam anlamıyle ve içtenlikle benimsediklerine inanmıyorum. Kanalizasyon konusunda yapılmış olan pek çok çalışmaların Bakanlıklara kadar iletilmiş olması, hatta kanun çıkmasını gerektiren bazı tasarıların Millet Meclisinin ilgili komisyonlarına kadar ulaştırılmış olmasına rağmen, sonuç alınamaması, bu konuya verilmiş ve verilmekte olan önemin derecesini, daha iyi bir deyimle ilgisizliği belirtmeğe yeterlidir sanırım. Parlamento zabıtları incelenirse büyük önemine rağmen kanalizasyon sorununa ne derese ilgisiz kalındığı ortaya çıkacaktır.

Bu sorumuzla ilgili olarak şu hususu tekrar, tekrar hatırlatmayı bir görev addediyorum. Toplumun yaşadığı bir yerde su yoksa, ya da az ise, zor da olsa, pahalı da olsa, az da olsa, çok da olsa su sağlamak mümkün olabilir. Veya lir. Elektrik de aynıdır. Bir süre pilli radyo kullanarak, petrol ya da bütangazdan yararlanarak elektriğin yokluğuna dayanılabilir. Ancak insanın tabii yaşantısı sonucu karnındaki pislikleri ve mesanesindeki idrarı çıkarmadan yaşamasına olanak yoktur. Bunların uzaklaştırılmasından başka alternatif yoktur. Bunun alternatifi bu pisliklerin ve yaratacağı kokuların içinde yaşamaktır. Üzülerek belirtelim ki ülkemizde kanalizasyon sorununa bu açıdan da olsa gereken önem verilmemektedir. Bunun sonucu olarak köylerimizde, ilçelerimizde hatta pek çok ilimizde lâğım suları sokakların ortasında akmakta ve sağlık yönünden bir cinayet olarak nitelendirebileceğim bu na kadar geçici olarak suyu bulunan bir yere nakledilebibir süre için, yani su sağlanakonuya yeterince sahip çıkılmamağa devam olunmaktadır.

SORU: İstanbul kanalizasyon sorununda bugün çalışmalarınız hangi düzeydedir?

● İstanbul'un kanalizasyon sorunu, özellikle son iki yıldır aktif bir çalışma devresine girmiştir denilebilir. Her türlü uyarılara rağmen özellikle uygulama bakımından yıllarca gereken önem verilmemiş bir konuya 1974 ve içinde bulunduğumuz bu yıl, gerçekten bir eğilme çabası vardır. Nitekim bu çabayı daha iyi belirlemek için şu sayısal karşılaştırmaları vermekte yarar vardır. Şehrimizde Belediye Mecralar Müdürlüğü tarafından 1970-74 yılları arasında, yaklaşık olarak 20 milyon liralık ihale ile toplam olarak 11 kilometre boyunda çeşitli çapta kanal kanal ve kollektör yapılmış iken, 1974 den bu güne kadar toplam olarak 70 kilometreyi aşan muhtelif çapta boru kanal ve ana kollektör ihalesi yapılmış ve inşaatlarına başlanmıştır. Ayrıca, 1975 yılı içinde yaklaşık olarak 60 milyon liralık kanal ve boru inşaatı ile çeşitli kanalizasyon tesislerinin pek çoğunun ihale hazırlıkları tamamlanmış olup, Belediyemize mali olanak sağlanır sağlanmaz bunların ihaleleri yapılacaktır. Bunun gibi İmar ve İskân Bakanlığı ile devamlı temas sağlanarak, İstanbul'un gecekondu önleme ve islâh bölgelerine de kanal ve kollektör yapımı için çalışmalarımız devam etmektedir. Yukarıda da belirttiğim üzere bunlar, kanalizasyon konusunda uygulama yönünden bir eğilme ve önem verme başlangıcıdır denilebilir. Özellikle Belediye Başkanı sayın Ahmet İsvan başta olmak üzere bu günkü Belediye Meclisinin kanalizasyon konusuna gereken önemin verilebilmesi için elden gelebilen her türlü iyi niyet ve çabayı gösterdiklerini belirtmek isterim. Çalışmaların bu güne kadar bilimsel düzeyde yapılamaması nedeniyle bazı önemli güçlüklerle karşılaşılmaktadır. Bilindiği üzere kanalizasyon sisteminin çalışabilmesi için suların akacağı mansapların var olması gerekir. Bizde ana mansapları denize akışı sağlayacak olan sistem deşarj sistemleri oluşturacaktır. DAMOC ve MACP - TEK - SER kanalizasyon master plânları bu esasa göre hazırlanmış ve revize edilmişlerdir. Deşarj sistemlerinin, daha eski tasfiye sistemlerine nazaran, işletme kolaylığı sağladığı söylenebilir. Ancak denizin derinliklerine kadar basınçlı sistemle pis su iletilmesi işi, projelendirilmesinden başlayarak inşaatına kadar büyük zorluklar gösteren bir iştir. Bu sistem esasen çağımızın en son geliştirilmiş bir metodunun ve bu sistemin projelendirilmesi, kontrol ve inşaatı dünyada az sayıdaki bazı firmaların tekelindedir. Kanalizasyon konusunda Türkiye çapında en tecrübeli kuruluş olarak kabul edilebilecek olan İller Bankası dahi henüz bu çapta bir deşarj sistemi ile meşgul olmamıştır. Ancak Belediyemize oranla daha geniş teknik olanaklara sahip olması nedeniyle, İstanbul'da yapılması öngörülen deşarj sistemlerinin bazılarının İstanbul Belediyesi adına bu kuruluşca realize edilmesi uygun görülmüştür. Bunlar Küçükçekmece, Florya ve Kadıköy'de yapılacak deşarj istasyonlarıdır. İller Bankası ilgilileri, bunlardan Florya ve K. Çekmece deşarj sistemlerinin projelendirilmelerinin önümüzdeki bir kaç ay içinde tamamlayıp, ihale edilebileceğini, Kadıköy'deki deşarj sisteminin ise ancak gelecek yılda ele alınabileceğini bildirmektedirler. Biz Kadıköy deşarjının da en kısa zamanda yapılması için gerekli girişime geçmiş bulunuyoruz. Üsküdar ve Yenikapı deşarj sistemlerinin ele alınmaları daha dikkatli ve detaylı bazı incelemeleri gerektirmektedir kanısiyle daha sonra ele alınabilecektir. Ancak bana «Bunlar yeterli midir?» şeklinde bir soru yöneltirseniz cevabım kesinlikle «Yeterli değildir» olacaktır. Bunun nedenlerini de, başta mevzuat yetersizliği olmak üzere, mali olanaksızlıklar, sayısız formalite güçlükleri, özellikle politik nedenlerin sonucu, belediyelerin üzerindeki ilgili ve yetkililerin, mantıkları yerine hisleriyle hareket ederek, pek çok ülke sorununda olduğu gibi, kanalizasyon sorununda da ilgisiz kalmaları gibi nedenler oluşturmaktadır.

SORU: İstanbul kanalizasyon sorununu hangi bilimsel ve teknik yöntemlerle halledilmektedir?

● İstanbul'un kanalizasyon sorununun bilimsel ve teknik yönden çok zayıf yöntemlerle hazırlanıp yöneltildiğini üzülerek belirtmek isterim. Bugünkü çağ dışı kalmış Belediye mevzuatları içinde «bilimsel» ve «teknik» deyimlerinin değerinin dahi yeterince anlaşıldığına inanmıyorum. Ülkemizde bilim ve tekniğe, dolayısiyle bilim adımı ile teknik elemanlara verilen değer ortadadır. Ben şahsen bilimsel ve teknik yöntemleri bu günkü mevzuat karşısında, nereye gideceğini ne yapacağını şaşıran zavallılara benzetirim. Bence 6785 Sayılı İmar Kanunu ile 1580 Sayılı Belediyeler Kanunu, 775 Sayılı Gecekondu Kanunu, 442 Sayılı Köy Kanunu, 5237 Sayılı Belediye Gelirler Kanunu, 240 Sayılı İhale Kanunu, 6830 Sayılı İstimlâk Kanunu, 1593 Sayılı Umumî Hıfzısıhha Kanunu ile kanalizasyonlarla doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ilgili diğer kanun, tüzük ve yönetmeliklerin günümüzün koşullarına uygun bir şekilde yeniden gözden geçirilerek, yalnız İstanbul için değil, ülke çapında yeni bir Kanalizasyon Kanunu getirilmeden, verimli ve olumlu bir bilimsel çalışmanın yapılabileceği kanısında değiliim. Bunun gibi bilimsel yönden en büyük yükü üzerinde taşıyarak bu bilimsel çalışmaları plânlayıp yürütecek olan teknik elemanların, gelişigüzel bir memur veya vasıfsız bir işçi olarak değerlendirildiği yani maddeten ve manen ezilmek istendiği sürece, nasıl bir sonuca ulaşabileceğimizi takdirlerinize bırakırım. Bu acı gerçeğe rağmen bu gün İstanbul Mecralar Müdürlüğü personeli büyük bir fedakârlık örneği vererek bilimsel ve teknik yöne yöneltilmiş yöntemlere olanakları ölçüsünde uyarak, kapasitelerinin çok üzerinde, olumlu bir çalışma yapmaktadırlar. Bu arada bir hususu açıklamak istiyorum. Bu gün İstanbul'un kanalizasyon sorununu iki kısımda toplamak gerekir. Birincisi etüd-proje ve plânlama yapım sorunu, diğeri ise, işletme, bakım ve onarım sorunudur. Etüd proje ve plânlama - yapım sorunu şehrimizde genellikle çok önceden çözümlenmiştir denilebilir. Bu konuya tekrar değineceğim. İşletme -bakım onarım sorunu, üzülerek belirtmek gerekir ki bu güne kadar hemen hemen ihmal edilmiştir. Bir defa bir kanalizasyon idaresinin nasıl örgütlendiğini, nasıl çalıştığını, günümüzün koşullarına göre ne gibi makine ve ekipmanla donatıldığını ve bunların ça-



lışma sistemlerini bilmiyoruz. Örneğin İstanbul'u alalım. İstanbul Belediyesi Mecralar Müdürlüğü, zannederim bu güne kadar Türkiye'de Belediyeler içinde kurulmuş tek müstakil kanalizasyon müdürlüğüdür. Bu müdürlüğün bakım ve onarım için bir tek seksiyonu vardır. Başında bir tek mühendis olan bu kuruluşta, bildiğimiz bir kaç vidanjör ile geçen yıl getirilmiş ve henüz nasıl işletileceği dahi adam akıllı bilmediğimiz bir adet kanal temizleme makinası ile eskilerin deyimiyle «nuh nebiden kalma» çoğu eskimiş, demode birkaç ekipmandan başka bir ekipman yoktur. Burada çalışan işçilerin yaş ortalamaları ellinin çok üzerinde ve adetleri ise çok yetersizdir. Çalışma yöntemleri ise tamamen ilkeldir diyebiliriz. İşte her geçen gün büyük bir hızla artan nüfus ve sanayileşme sonucu artan pis su kapasitesinin yetersiz kanalları patlatıp, evleri, sokakları pis sular ve vatandaşı pislik kokuları içinde bırakan savaşın üstesinden otuzbeş - kırk yıl evvelki ihtiyaca göre kurulmuş bu derme çatma ve tamamen yetersiz kuruluşla cevap vermeğe kalkışıyoruz. Bu konuda Belediyemizde bu devreye kadar hiç bir çalışma yapılmamış ve hiç bir çaba da gösterilmemiştir denilebilir. Gönül arzu ederdi ki etüd, proje ve plânlama konularında olduğu gibi bu konuda da Belediyemizden genç elemanlar, Almanya, İngiltere, İtalya gibi kanalizasyon sorunlarının efektif bir şekilde çözümlendiği dış ülkelere gönderilip eğitilsinler ve yurda döndüklerinde işletme, bakım ve onarım konularında bugünkü «rezalet» başımıza gelmesin. Ben şahsen İstanbul ve İstanbulluları perişan eden kanalizasyon, «işletme, bakım ve onarımının bu yola gidilmeden, kitap ve mecmua karıştırılarak öğrenilebileceğine inanamıyorum. Bu günkü Belediye yetkililerimizin daha fazla vakit geçirmeden, etkili bir «işletme - bakım ve onarım sistemi»nin kurulmasının kaçınılmaz tek şartının bu olduğunu takdir edeceklerine içtenlikle inanıyorum.

SORU: Sorunun çözümü için Müdürlüğümüz bünyesindeki teknik eleman yeterli midir?

● Nüfusu dört milyona yaklaşmış olan İstanbul'un kanalizasyon sorununun bugünkü Belediye Mecralar Müdürlüğü kadrosu ile yürütülebileceğini düşünmek en azından kendi kendimizi aldatmak olur. Bunu bazı örneklerle somutlandırmak istiyorum. Müdürlüğümüzün en önemli seksiyonlarını Etüd - Proje, Kontrol ve Bakım - Onarım, Ruhsat ve Muamelât ve Personel olarak özetleyebiliriz. Yıllar önce hazırlanmış ve çeşitli tarihlerde dünyada tanınan bazı yabancı firmalar tarafından revize edilen kanalizasyon master plânlarının uygulayıcısı olan bu mühendisliğin en ağır yükünü ve sorumluluğunu üzerinde taşıyan Etüd - Proje Bürosunda, bugünkü realize fiatlarla 20 milyar TL. a yaklaşan büyük kanalizasyon yatırımlarının proje çalışmaları yapılmaktadır. Plânlama, etüd ve proje yapımı ve tetkiki sonucu yapılabilecek bir hata, milyonların yararsız bir şekilde toprağa gömülmesi olabilmektedir. Bu derece önemli bir işi yapmak üzere, Etüd - Proje Bürosu kadrosunda bugün sadece 3 mühendis mevcuttur. Etkili bir iş yapabilmek için bu miktarın bugünkü durumda asgarî 8 kişiden oluşması şarttır. Bunun gibi, bence Türkiye'nin en büyük yatırım projelerinden birini oluşturan İstanbul kanalizasyon sistemlerinin yapımları esnasında, etken bir kontrol sistemi şarttır. Müteahhitlerimizin, özellikle müteahhit firmaları oluşturan işçi ve diğer teknik elemanların kalite ve kantite bakımından yeterli olamadıkları göz önüne alınırsa, kontrol örgütünün rolü daha da önem kazanmaktadır. Geçmişten kalan acı örnekler maddeten ve manen cidden üzücü sonuçlar doğurmuşlardır. Mecralar Müdürlüğünün bugün halen ihalesi yapılmış Anadolu ve İstanbul yakasında 11 ayrı yerde toplam olarak 80 milyon TL. sı üzerinde kanal, kollektör, baca, pompa istasyonu gibi işleri vardır. Buna bu yıl yukarıda da belirttiğim gibi 60 milyonluk yatırım da ilâve olursa, Müdürlüğün kontrol örgütünde mevcut 6 kontrol mühendisi ile 11 sürveyandan oluşan bir ekiple bütün İstanbul sathına yayılı, yüzlerce cadde ve sokakta aynı anda inşa edilen tesisleri kontrol etme olanağının çok zayıf olacağı açıkça ortaya çıkmaktadır. Bu durumda da mevcut kadroya ilâveten en az 8 mühendis ile 17 tecrübeli sürveyana ihtiyaç vardır. Kaldı ki bugünkü kontrol mühendisi olan arkadaşlarımızın pek çoğu, Etüd - Proje ve Keşif - Hesap bürolarındaki görevleri de yürütmektedirler. Bunun büyük bir fedakârlık örneği olduğunu burada ayrıca belirtmek isterim. Bunun gibi, Müdürlüğün yaptığı işlerden biri de, İmar Kanununa göre, şehrimizin 14 Belediye Şube Müdürlüğü bölgesini kapsayan resmî ve özel bilcümle inşaat projelerinin kanal ile olan ilişkilerini incelemek; kanal olan yerlerde rabıt, olmayan yerlerde de fosseptik projelerini mevzuata göre kontrol ve eksikliklerini saptamak ve bunları tamamlatmak, tamam olanları onaylamak; bu işlere ait harç tahakkuk fişlerini hazırlamak ve ayrıca İmar Kanununun 35. maddesine göre, kanal inşaatında gayrimenkul sahiplerinin hisselerine düşen iştirak paylarını hesaplamaktır. Belediye ortalama 4 binin üzerinde proje ile meşgul olarak bu görevi yürüten ruhsat bürosunda halen bir tek mühendis mevcuttur. Hemen hemen günü gününe işini yetiştiren bu arkadaşımızın yaptığı iş tek kelime ile mükemmel bir fedakârlıktır. Ancak bir kafanın bu işe yetmeyeceği de ortadadır. Bu nedenle burada da asgarî iki teknik elemana ihtiyaç vardır. Müdürlüğümüzün Muamelat ve Personel Bürosu ise tam anlamiyle yetersizdir. Özetlersek Belediye Mecralar Müdürlüğünün vakit geçirilmeden ivedilikle takviyesi gerekmektedir. Belediye Başkanımız ve Belediye Meclisi bu gerçeğe ve gereğine içtenlikle inanıp, olanak içinde olacak şekilde (yeterli olmamakla beraber) 1975 yılı Belediye bütçesinde bazı yeni ihdaslar yapmış bulunuyor. Ancak Belediye bütçesinin dört yıldır İçişleri Bakanlığınca onaylanmadığı düşünülürse, daha evvelki ihdaslar gibi bunların da kâğıt üzerinde kalacağı anlaşılmaktadır. Bu çok önemli yatırım projelerinin gerçekleşmesi de başta maddî olanaksızlıklar ve özellikle teknik eleman noksanlığı sonucu, elbette istenen sonuca ulaşamayacaktır. Bunda Belediyenin elbette bir kusuru olmayacaktır.



SORU: İstanbul kanalizasyonunun hangi tür bir kuruluşla çözüme ulaşabileceğine inanıyorsunuz?

● Yukarıda özetlemeğe çalıştığım üzücü tablo karşısında yapılacak en iyi iş, günden güne kangren haline gelen İstanbul'un kanalizasyon sorununa çare olabilecek Belediyenin dışında ayrı bir örgütün kurulmasıdır. Esasen İstanbul denince akla Metropoliten İstanbul gelmektedir ve bu geniş alanda İstanbul Belediyesi Merkez ve Şubeleri dışında pek çok sayıda köy ve ilçe belediyesi mevcuttur. Metropoliten İstanbul için hazırlanmış olan DAMOC ve SCANDIA CONSULT Kanalizasyon Master plânı CAMP-TEK-SER Revizyon plânları bu belediyelerin tümünü kapsamaktadır. Sanırım yukarıda belirtmeğe çalıştığımız bütün sorunlar, aynen bu belediyelerde daha da fazlasiyle mevcuttur. Mevzuat yetersizlikleri, mevzuat çatışmaları, özellikle teknik personel yetersizliği de göz önüne alınırsa, bu plânların müştereken uygulanmasında ne denli güçlüklerle ve özellikle hukukî sorunlarla karşılaşacağını düşünmek zor olmayacaktır. Kanalizasyon sorunu bir bütündür ve kopuk kopuk plânlama ve uygulama ile asla çözümlenemez. Ben özellikle bu açıdan, Belediyeler Kanunundan ayrı bir «Metropoliten İstanbul Kanalizasyon Kanunu»nun hazırlanmasını ve bu kanuna uygun bir müstakil örgütün kurulmasını kaçınılmaz ve tek çözüm olarak görmekteyim. Ayrı bir bütçesi ve etken bir mevzuatla ayrı geliri olması gereken bu örgüt kurulmadan da İstanbul'un kanalizasyon sorununu çözümlemeğe olanak yoktur. Aksi halde hem kendimizi hem de İstanbulluları aldatmağa daha doğrusu eziyet çektirmeğe devam olunacak demektir. Nitekim bu gereksinme, bundan yıllarca evvel, İstanbul'un modern anlamda ilk kanalizasyon master plânı hazırlanırken Porf. Kehr tarafından tavsiye edilmiştir. Bundan sonra, Dünya Sağlık Teşkilâtı ve Dünya Bankası da İstanbul kanalizasyon sorununa kredi yardımında bulunma şartları arasında bu şartı öne sürmüşlerdir. Bildiğim kadariyle şimdiye kadar bu konuda dört ayrı kanun taslağı hazırlanmış ve Bakanlığa gönderilmiştir. Özellikle bunlardan sonuncusu bu yıl başlarında T.B.M.M.'ne takdim olunmuş. Bu denli önemli sorun şu halde ne durumdadır? Evvelki taslaklar ne olmuştur? Bu hususu biz de sayın parlamenterlerimize soruyor ve cevap bekliyoruz. Kanımca gerek Belediyemiz (ve eğer bu kanalizasyon kanunu taslakları T.B.M.M. komisyonlarına gönderildi ise) gerek İmar ve İskân Bakanlığı bu konuda görevlerini yapmışlardır. Bu konuda bütün günah ve sevap bundan sonra parlamenterlere, özellikle İstanbul parlamenterlerine ait olacaktır. Şu hususu tekrar tekrar belirtmek isterim ki böyle ayrı bir örgüt kurulmadan İstanbul'un kanalizasyon sorunu çözümlenemez ve bütün İstanbul günden güne artan pislik içinde kalmağa mahkûm kalır.

SORU: Dünyada genel kanalizasyon sorunu nasıl çözümlenmektedir? Buna kıyasla bizim eksiklerimiz nelerdir?

● Kanalizasyon sorununun bizdeki gibi zavallı durumda kaldığı ülke, dünyada, belki birkaç Afrika ülkesi haricinde, yoktur denilebilir. Şahsen beş kıt'ada elliye yakın ülkeyi görmüş bir kimse olarak, hiç bir şehirde sokak ve yollarda lâğım sularının aktığını görmedim. Pek çok ülkede su işleri ve kanalizasyon ayrı ayrı düşünülmemiştir. Özellikle ileri ülkelerde bir su dairesi bulunur. Bunun pis ve temiz su seksiyonları vardır. Gelen su ile giden suyun genellikle aynı olacağı esasından giderek, adil bir vergilendirmeye gidilir. Hatta bazı memleketerde, örneğin Avustralya, Japonya ve pek çok Güney Amerika ülkesinde kanalizasyon ücreti diğer belediye hizmetlerinden çok daha fazladır.

Noksanlarımıza gelince zannederim şu ana kadar bunları detayı ile açıklamış bulunuyorum. Özetlemek gerekirse;

a) Evvelâ kanalizasyonun konusunun önemini kesinlikle ve yeterince inanmamış bulunmamız,

b) Mevcut mevzuatların yetersizlikleri, birbirleriyle uyuşmazlıkları ve özellikle çoğunun günümüzün şehircilik gereksinmelerine cevap verememeleri;

c) Şehircilik konusunu koruyucu müeyyidelere ait mevzuatların çok yetersiz kalışı, özellikle teknik elemana gere-

d) Teknik ve bilime ve ken değerin verilmemesi,

e) Kanalizasyon konusunda, özellikle işletme, bakım ve onarım konularında tecrübesiz ve bilgisiz kalışımız, bence sayabileceğimiz en önemli noksanlarımızı oluşturmaktadır.

SORU: Dünya Bankasının İstanbul kanalizasyon sorununa bakış açısı sizce nedir?

● Daha evvel İstanbul'un pissu ve yağmursuyu kanalizasyon projelerini günümüz rayiçleriyle yaklaşık olarak 18-20 milyar TL.'a realize edilebileceğini belirtmiştim. Gerçekten bu yatırım İstanbul Belediyesinin bütçesi ile asırlarca gerçekleşemez. Bence günden güne kritikleşen bu soruna, nasıl olursa olsun çare bulunması kesinlikle şarttır. İlgililer bu maksatla Dünya Bankasından kredi alınmasını uygun görmüşlerdir. Bence bu konu ödeme ve faiz oranları bakımından tartışma konusu yapılabilir. Dünya Bankasının herşeyden evvel bir ticarî kuruluş olması nedeniyle, evvelâ kendi çıkarlarını ön plâna alacağı ortadadır. Ancak, kanalizasyon sorununun bir kanser virüsü gibi etrafa yayılması sonucu ortaya çıkabilecek çok feci sonuçların da göz önünde tutulması gerekir kanısındayım. Soruna bu açıdan bakarsak ve devletimizin de bu büyük yatırımı yapabilecek malî gücü gerçekten yeterli olamıyorsa, bir an evvel bir çözüme yaklaşabilmek için bu kredinin sağlanması gerekir. Zira, sorun artık bir plân ve proje sorunu olmaktan çoktan çıkmış, bir yapım, dolayısiyle bir finansman sorunu haline gelmiştir günümüz koşullarında bekleme ye asla tahammülü yoktur. Belediyenin malî gücünün bu projeyi gerçekleştirme gücü olamadığına ve yakın bir gelecekte de olamayacağına göre de devletin dış kredi sağlamak suretiyle, İstanbul'un kanalizasyon sorununa özellikle ve öncelikle eğilmesi zamanı gelmiş ve geçmiştir. Kanımca bu sorunun çözümlenememesinin sorumluluk ve günahı da bugünkü koşullar altında asla belediyemizin değil, doğrudan doğruya hükümetlerin ve yukarıda da belirttiğim gibi İstanbul kanalizasyonu ile ilgili kanunu çıkarmayan parlamentonun olacaktır.

KIYIM SÜRÜYOR

MC Hükümeti Dönemindeki Atamaları, İstifa'ları ve Görevden Alınanların Listesini Yayınlamaya Devam Ediyoruz

İzzet Baykal = Gıda - Tarım Müst. «İstifa» -- Cumh. 16/4/1975
Adnan Benk = Kültür Bk. Danışma Kurulu «İstifa» — Cumh. 29/4/1975
İsmail Ertan = Bşbk. Müst. «İstifa» — Cumh. 30/4/1975
Erhan Bener = Emekli Sandığı Gn. Md. «İstifa» — Cumh. 3/5/1975
Ali Karaağaç = Orman Bk. Müst. «İstifa» — Y.Ort. 23/4/1975
İlhan Özdil = MEB. Mesl. ve Tek. Öğr. Müst. «G. Alınan» — Cum. 4/5/975
Abdullah Nişancı = MEB. Mes. ve Tek. Öğ. Müs. «G. Alınan» Y.Or. 3/5/975
Fethi Esendal = MEB. Özlük İşl. Gn. Md. «G. Alınan — Cumh. 4/5/1975
Ahmet Süzengil = MEB. Teftiş Kurulu Bşk. «G. Alınan — Cumh. 4/5/1975
Bedrettin Alagan = MEB. Teftiş Kurul. Bşk. «G. Alınan» — Cum. 4/5/1975
Yılmaz Çamlıbel = Adana YSE Böl. Md. «G. Alınan» — Cumh. 2/5/1975
Ahmet Şahin = Adana YES Bölge Md. «G. Atanan» — Cumh. 2/5/1975
Behçet Yücel = TEK Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 1/5/1975
Cüneyt Olgaç = TEK Gn. Md. «G. Atanan» — Cumh. 1/5/1975
Erol Köksel = Ank. Toplum Po. Bş. Kom. — «G. Alınan» Y.Ort. 15/4/975
Mustafa Çoşturoğlu = Köy. İş. ve Koop. Bk. Özel Kal. Md. «G. Alınan — Y.Ort. 17/4/1975
Ali Balaban = Köy. İşl. Bk. Müst. «G. Alınan» — Y. Ort. 28/4/1975
Abidin Subaşı = Bay. Bk. Pers.o Dai. Bşk. «G. Alınan» — Y.Ort. 28/4/1975
Metin Ertaş = Bay. Bk. Perso. Md. «G. Alınan» — Y. Ort. 28/4/1975
Şenel Ulucan = YSE. Gn. Md. Per. Md. «G. Alınan» — Y. Ort. 21/4/1975
Cavit Dinçer = Orm. Bk. Gn. Md. «G. Atanan» — Y. Ort. 28/4/1975
Mukadder Sezgin = TTBK. Müst. «G. Atanan» — Y. Ort. 30/4/1975
Ahmet lhan Akay = MEB. Müst. «G. Atanan» — Y. Ort. 3/5/1975
Rafet Şahmelikoğlu = Ta. Bk. Per. İda. İş. Gn. Md. «G. Alındı» Mil. 8/5/975
Suat Kumbasar = Afet İşl. Gn. Md. «G. Alındı» Mil. 8 /5/1975
Suat Kumbasar = Deprem İnş. Amirliği «Atandı» Mil. 8/5/1975
Rıfat Hancılar = MEB Yayınlar Gn. Md. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Mükerrem Erkın = İmar ve İsk. Bk. Müst. Yard. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Mükerrem Erkın = İmar ve İs. Bk. Tet. Kur. Üye. «G. Atanan» Mil 8/5/975
Sevki Vanlı = İmar ve İskan Bk. Uzman danış. «G. Alınan» Cum. 1/5/1975
Ergun Onaran = İmar ve İsk. Bk. Uzman danış. «G. Alınan» Cum. 1/5/1975
Yalçın Doganer = Köy. İş. Bk. Koop. Gn. Md. Yrd. «İstifa» Cum. 1/5/1975
Öner Onalan = Köy İş. Bk. Koop. Gn. Md. Yard. «İstifa» Cumh. 1/5/1975
Muzaffer Selçuk = İm. ve İs. Bk. Öz. İş. Dai. Bş. «G. Alınan» Cum. 1/5/975
Muzaffer Selçuk = İller Bankası Müfettişliği «G. Atanan» Cumh. 1/5/1975
Zeki Kutlay = İm. ve İs. Bk Özlük İş. Da. Bş. «G. Atanan» Cum. 1/5/1975
Selçuk Bakkalbaşı = Turizm Tanıtma Gn. Md. «G. Alınan» Cum. 1/5/1975
Oktay Girgiz = Turizm Tanıtma Gn. Md. «G. Atanan» Cumh. 1/5/1975
Kemal Kuran = MEB. Özlük İş. Gn. Md. Yard. «G. Alınan» Cum. 1/5/1975
Kemal Turan = Ank. Halk Eğt. Merk. Md. bağlı Akş. Sanat Okulu öğretmenliği «G. Atanan» Cumh. 1/5/1975
Necati Kıyak = MEB. Özlük İşl. Müşavir «G. Alınan» Cumh. 1/5/1975
Necati Kıyak = Ank. Rehberlik Merkezi «Gö. Atanan» Cumh. 1/5/1975
Adem Sarıyüce = MEB. Pers. Şb. Md. «G. Alınan» Cumh. 1/5/1975
Adem Sarıyüce = Kurtuluş OrtaOk. (Ank) öğretm. «G. Atanan» 1/5/1975
Tuncer Demirağ = P. O. Gn. Md. Gn. Sekr. «G. Alındı» — Y.Or. 9/5 1975
Aykurt Tülümen = Ener. Tah. Kay. Bk. Müş. Muavi. «G. Atanan» Cum. 9/5/1975
Mustafa Özyürek = P O. Müşavirliği «G. Atanan» Cumh. 9/5/1975
Fikret Büyükburç = P. O. Muşavirliği «G. Atanan» Cumh. 9/5/1975
Mehmet Gölhan = San. Teknoloji Bk. Müst. «G. Alınan» Cumh. 9/5/1975
Turan Bostancı = Çankırı YSE Md. «G. Alınan» Cumh. 9/5/1975
Turan Bostancı = Kastomonu Bölge Md. «G. Atanan Cumh. 9/5/1975
Ekrem Ceyhun = Bşk Müşteşarlığı «G. Atanan» — Cumh. 30/4/1975
Cahit Eren = Maliye Bşk. Müst. «G. Alınan» — Cumh. 30/4 /1975
Sabahhattin Alpat = Maliye Bşk. Müşt. «G. Atanan» — Cumh. 30/4/1975
Ahmlt Sarp = Ulaştırma Bk. Müst. «G. Atanan» — Cumh. 30/4/1975
Gürel Seydialioğlu = İm. ve İs. Bk Basın Mü. «G. Alınan» — Cum. 7/5/975
Celâl Şentürk = MEB. Öğr. Okulla. Gn. Md. «G Alınan» — Cum. 7/5/1975
Ayvaz Gökdemir = MEB. Öğ. Okul. Gn Md. «G. Atanan» — Cum. 7/5/1975
Bozkurt Benderlioğlu = MEB. Mesl. Tekn. Yüks. Öğr. Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 7/5/1975

Tüted Muh[a]
Hüseyin Doğan

SORU: MC Hükûmetinin kamu kesiminde çalışan teknik elemanlara uyguladığı kıyımı nasıl karşılıyorsunuz?

CEVAP: Demokratik olmayan bir tutumdur. Devlet kuruluşlarında çalışan yurtsever teknik elemanların devlet yararına olan yatırım politikasını benimsemeyen bugünkü MC Hükûmetinin her mahallede bir milyoner yaratma isteğinin çabuklaştırma görüşüne engel olduğu için bu arkadaşlarımız kıyıma uğramıştır. Halkımızın çıkarlarını savunan teknik elemanlar yerlerinden alınmış, bunların yerine sermaye sınıfının çıkarlarını koruyan mütehhitlerle ortak, onların ceplerini düşünenler yerleştirilmiştir. Örneğin Y.S.E. 1. Bölge Md. lünd[e] kıyıma uğrayan arkadaşlarımızın durumu yukarda anlattığım şekildedir. Kıyıma uğrayan bir arkadaşımız AP'li olmasına rağmen Genel Müdüre baskıyla bu arkadaşımızın kontrolluğu alınmış, Hakkâri'ye sürgün edilmiştir. MC Hükûmetinin devlet kuruluşlarındak[i] kadroları militanlaştırdığı ılım[lı] AP'lilere bile tahammül edemediği görülmektedir.

SORU: TÜTED olarak bu konuda n[e] gibi çalışmalarınız oldu?

CEVAP: TÜTED teknik elemanların sendikal mücadele yapabileceği tek örgüttür. 2. Teknik Eleman Kurultayında vurgulandığı gibi TÜTED tüm teknik elemanların biricik kitle örgütüdür. Biz TÜTED olarak kıyıma uğrayan arkadaşlarımızla toplantılar yaptık ve arkadaşlarımızın kıyıma tepkilerin[i]

Cevdet Kazakoğlu = MEB. OÖ. Gn. Md. Tayin İş. Şb Md. «G. Alınan» Cumh. 7/5/1975
Mehmet Özgedik = MEB. OÖ. Gn. Md. Tayin İş. Şb. Md. «G. Atanan — Cumh. 7/5/1975
Temel Ateş = MEB. Öğ. Ok. Gn. Md. Pers. Şb. Md. «G. Alınan» — Cumh. 7/5/1975
Hamit Şerbetçioğlu = İm. İs. Bk. Müst. «G. Atanan» Y. Ort. 18/5/1975
Cevat Geray = İmar ve İsk Bk. Müst. «G. Alınan» — Cumh. 7/5/1975
Cevat Geray = Ank. Üniv. Görevine Bariş 19/5/1975
Agasi Şen = THY Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 30/ 4/1975
Nurettin Erguvanlı = THY Gn. Md. «G. Atanan» — Cumh. 30/4/1975
Ruşen Keleş = İmar ve İskan. Bk. Danışman «İstifa» — Y. Ort. 8/5/1975
İlhan Tekeli = İmar ve İskan Bk. Danışman «İstifa» — Y. Ort. 8/5/1975
Tuğrul Akçura = İmar ve İskan Bk. Danışman «İstifa» — Y. Ort. 8/5/1975
Haldun Özen = İmar ve İs. Bk. Uzman Danış «İstifa» — Y. Ort.. 8/5/1975
Özcan Toktürek = Afet işleri Gn. Md. Yrd. «G. Alınan» — Y. Ort. 8/5/1975
Demir Küçük = Belediyeler Tek. Hiz. Gn .Md. Yard. «G. Alınan» Y. Ort. 8/5/1975
Halis Kurtça = İstanbul M. Eğt. Md. «G. Alınan» —Y. Ort. 8/5/1975
Mustafa Özyürek = P.O. Gn. Md. Yard. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Fikret Büyükburç = P.O. Gn. Md. Yard. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Şerif Baykurt = MEB. Gn. Md. Yard. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Kadir Aytekin = MEB. Gn. Md. Yard. «G. Alındı» Mil. 8/5/1975
Haydar Diri Öz = MEB. Müst. Müav. «G. Atanan» — Y.Ort 3/5/1975
Iİbrahim Cengiz = MEB. Müst. Muav. «G. Atanan» — Y. Ort. 3/5/1975
Teoman Köprülüler = Enerji ve T. Kay. Bk. Müst. «G. Alınan» — Cumh. 16/4/1975
Necdet Seçkinöz = En. ve T. Kay. Bk. Müs. «G. Alınan» — Cum. 16/4/1975
Seyda Odyakmaz = En. Tab. K. Bk. Müs. Mu. «G. Atanan — Cu. 16/4/1975
Ergun Türkcan = En. T. Kay. Plan ve Koord. Dai. Bşk. «G. Alınan» — Cumhuriyet 17/4/1975
Sami Güven = En. T. K. Bk. İda. İş. Dai. Bş. «G. Alınan» — Cum. 17/4/975
Perçin Toker = En. Ta. K. İda. İş Dai. Bş. «G. Atanan» — Y. Ort.14/4/1975
Rıfat Beyazıt = THPAO. Gn. Müdür «G. Atanan» — Cumh. 19/4/1975
Haluk Ceyhan = DSİ Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 20/4/1975
Saim Kendir = Top. ve Tarım Ref. Müst. «G. Alınan» — Cum. 24/4/1975
Orhan Peköz = Top. ve Tarım Ref. Müs. «G. Atanan» — Cumh. 24/4/1975
Hadi İlbaş = Köy. İş. Bk. Gün. Doğu Bakliyat Ta. Satış Koop. Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 24/4/1975
Feriudun Demsoy = Köy İşleri Bk. GüneyDoğu Bakliyat T.S. Koop. Gn. Md. «G. Atanan» — Cumh. 24/4/1975
Azimet Köylüoğlu = Köy İşleri Bk. Müşavir «G. Alınan» — 27/4/1975
Selahattin Seyiş = Köy İşl. Bk. Müşavir «G. Alınan» — Cumh. 27/4/1975
Ertöz Vait Suiçmez = YSE Gn. Md. Yrd. «G. Alınan» — Cumh. 27/4/1975

sip Üyesi 'la Görüşme

değerlendirdik. Şu açıkça ortaya çıkmıştır: Tüm çalışan teknik elemanlar kendilerine kapıkulu muamelesi yapan yöneticilere kesinlikle karşıdırlar. Teknik eleman olarak istikbâllerini, iş emniyetlerini sendikalaşma hakkında görmektedirler. Teknik elemanlar olarak sendikal mücadelenin (TÜTED) de örgütlenmeyle mümkün olduğuna inanmaktadırlar. Hatta kıyıma uğrayan arkadaşlarımızdan çeşitli eylem önerileri gelmektedir. TÜTED olarak bunları değerlendirip üyelerimizin Demokratik taleplerini ve mücadele için ortak eylemi saptamak istiyoruz. Şuna inanmaktayım. Ergeç yurtsever teknik elemanlar zafere ulaşacaktır. Ayrıca 4.7.1975 günü TÜTED'in tüm üyeleriyle toplantısı vardı. Bu toplantıda işyeri temsilcileri seçildi. Kendi iş yerlerinde TÜTED üyelerinin sorunlarını Yönetim Kurulumuza ilettikten sonra gerekli eylem şekli o iş yerindeki teknik elemanlar ile tartışılıp saptanacaktır. Çalışanların ekonomik ve çalışma koşullarının tesbiti hiç bir zaman çalışanlara sorulmadan yöneticiler tarafından tesbit edilmesi anti-demokratiktir. Demokrasinin kurallarına uymamaktadır. Biz TÜTED olarak tüm çalışanların kurtuluşunu toplu sözleşme ve grev silâhıyla donatılmış sendikalaşmada görmekteyiz. Bunun ise ter dökmeden alınamayacağına inanıyoruz.

SORU: Örgütün olanakları arttığı ölçüde ne gibi tedbirler düşünüyorsu? nuz?

CEVAP: Örgütümüzün olanakları üyelerimizin aidatlarıyla artacaktır. TÜTED'in imkânları arttığı ölçüde kıyıma uğrayan teknik elemanlarının geçimini sağlaması için para yardımı yapılmasını düşünmekteyiz. Bu yurtsever teknik elemanların mücadele azmini arttıracaktır. Teknik eleman kitlesi olarak hakim sınıflara karşı mücadelemiz daha verimli olacağına inanıyoruz. Bu ise tüm teknik elemanların yani tekniker, teknisyen, mühendis ve mimarların bir çatı altında örgütlenmesiyle olacaktır. Son tahlilde halkımızın çıkarları doğrultusunda daha ileri adımlar atmamıza neden olacaktır. Örneğin: Yapılması halkımızın çıkarlarına ters düşen bir yatırımın uygulanmaması için direnmemizi güçlendirecektir. Bunun için tüm teknik elemanları (TÜTED) Tüm Teknik Elemanları Derneğinde örgütlenmesi gerekir. Yurtsever teknik elemanların özlemleri (TÜTED) in örgütlenmesi oranında gerçekleşecektir. Gelecekteki güçlü meslekî örgütlerimizle, anti-demokratik uygulamalara dur diyebileceğimize inanıyor, arkadaşlarımıza başarılar diliyorum.

MC'nin Tayinleri ve İstifalar Nedeniyle İzmir YSE'de Teknik Adam Kalmadı

Kişilere Birkaç Yere Birden Tayin Emri Gelmeye Başladı

İZMİR, (ANKA) — Cephe hükümetinin YSE Müdürlüğünde yaptığı tayinler ve bazı istifalarla, 1975 yılı programında görülen köy yolları, içme suyu kanalları yapılamaz, program uygulanamaz hale gelmiştir. Bu arada tayin işlemlerinde karışıklıklar olmuş, yani kişilere birkaç yere birden tayin emri gelmeye başlamıştır. Çalışacak eleman yokluğundan işlerin sıkışması sonucu YSE'de teknisyen olarak çalışan Özdemir Mater kriz geçirerek ölmüştür.

Öğrenildiğine göre, YSE İl Müdürü Erol Çeviker Kayseri'ye, il müdür yardımcısı İzzet Pehlivanoğlu Ankara'ya tayin edilmişler, 19 yıldır İzmir'de görev yapan Pehlivanoğlu tayini çıkınca istifa etmiştir.

YSE'deki atamalar ve yer değiştirmeler üzerine CHP İzmir İl Başkanı Ekrem Bulgun, verdiği demeçte şunları söylemiştir:

«MC hükümeti YSE'e giriştiği bu baskı politikasını, eğer İzmir İl Genel Meclisinde CHP'liler çoğunlukta, İl Daimî Encümeni CHP'lilerin elinde diye CHP'yi İzmir'de zor durumlara düşürmek için yapıyorsa büyük yanılgı içerisindedir. CHP İzmir köyleri için hazırladığı yol, su, elektrik ve okul programlarını, kadrolara kim gelirse gelsin değiştirmeyecektir..»

(7.7.1975 Cumhuriyet)

Selahattin Seyis = YSE Gn. Md. «G. Alınan» — 27/4/1975 Cumh.
Kaya Çakmaklı = YSE Gn. Md. «G. Atanan» —Cumh. 27/4/1975
Sümer Böke = YSE Gn. Md. Yrd. «G. Atanan» — Cumh. 29/4/1975
Kemal Cantürk = DPT. Müst. «G. Alınan» — Cumh. 29/4/1975
Zühtü Oral = DDY Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 30/4/1975
İbrahim Etan Başaran = Halk Eği. Gn. Md. «G. Alınan» — Cum. 20/5/1975
İbrahim Etem Başaran = Reh. Araş. Uz. «G. Atanan» — Cum. 20/5/1975
Selim Özyüksel = Ort. Öğr. Gn. Md. Yrd. «G. Alınan» — Sumh. 20/5/1975
Muhittin Sümer = Bşbk. Koruma Md. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Bekir Altınöz = Emniyet Mü. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Naci Baydar = Emn. Mü. «G. Alınan» — Cumh. 20/5/1975
Galip Zorba = Emniyet Müfettişi Yrd. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Süleyman Biber = Emniyet Müfettişi Yard. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Suat Tekin = Emniyet Müfettişi «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Özdemir Ercil = Emn. Müf. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Enver Tunç = Polis Memuru «G. Alınan» Cumhu. 20/5/1975
Hatip Alan = Polis Memuru «Görevinden Alınan» Cumh. 20/5/1975
Tahir Bozay = Polis Memuru «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
M. Ali Özdemir = Polis Memuru «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Salih Sözer = Polis Memuru «Görevinden Alınan» Cumh. 20/5/1975
Allattin Aynaoğlu = Polis Memuru «Gö. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Bedreddin Göçer = Polis Memuru «Görevinden Alınan» Cumh. 20/5/1975
Tunca Yönder = TRT yönetmen «İstifa» Y. Ort. 20/5/1975
Onat Kutlar — TRT programcı «İstifa» Y. Ort. 20/5/1975
Hüseyin Erdinç Özerman = Güm. Tel. Bk. İs. G. Md. «G. Atanan» Hür. 19/5/1975
Teoman Güzey = İmar ve İs. Bk. Müs. Yrd. «G. Atanan» Y. Or. 18/5/1975
Teoman Güzey = Deprem Araş. Enst. Bşk. «G. Alınan» — Barış 9/5/1975
Faruk Kaygısız = Afet İşl. Gn. Md. «G. Atanan — Y. Ort. 18/5/1975
Kayhan Yüceyalçın = Pla. ve İm. Gn. Md. «G. Atanan» Y. Ort. 18/5/1975
Kayhan Yüceyalçın = B. Bk. Y. İs. Gn. Md. Yr. «G. Alınan» Ba. 19/5/1975
Ismail Cem İpekçi = «TRT Gn. Md. «G. Alınan» — Cumh. 3/Mayıs/1975
Nusret Karcıoğlu = MEB. Gn. Öğre. Müst. «G. Alınan — Gü. 13/5/1975
İlhan Ecem = Maliye Bakanlığı Müst. «G. Alınan» — Günay. 13/5/1975
Özen Dallı = Tur. Tant. Bk. Müs. Yard. «G. Alınan» — Günay. 13/5/1975
Murat Özgeç = Tur. Tant. Bk. Müs. Yrd. «G. Alınan» — Günay. 13/5/1975
Mükrem Erkin = İmar İsk. Bk. Müs. Yrd. «G. Alınan» Günay. 13/5/1975
Hüseyin Özsüt = Bay. Bk. Yapı İş. Gn. Md. «G.Alınan» — Gü. 13/5/1975
Tuğrul Bolu = Tur. Tant. Bk Turizm Gn. Md. «G. Alınan» Gü. 13/5/1975
İsmail Karahan = Orman Genel. Md. «G. Alınan» Günaydın 13/5/1975
İlslam Ersoy = Orm. Gn. Md. Yardımcısı «G. Alınan» Günay. 13/5/1975
Namık Ünlü = Orman Gn. Md. Yard. «G. Alınan» Günay- 13/5/1975
Demir Küçük = İ. İ. Bk. Belediyeler Tek. Hiz. Gn. Md. Yard. «G. Alınan» Günay. 13/5/1975
Hicrett Vardarlı = Güm. T. Bk. Tetk. ve Murakabe Heye. Bş. «G. Alınan» Gün. 13/5/1975
Ahmet Maruf Buzcugil = MEB. Tel. Kur. Bşk. «G. Alınan» Gü. 13/5/1975
Şahin Ulusoy = YSE Pers. Md. Yard. «G. Alınan» Günay. 13/5/1975
Erdoğan Sakman = Orman Bk. Müst. Yard. «İstifa» Günay. 13/5/1975
Raşit Ceyhan = TPAO Genel Müdür «İstifa» Günaydın 13/5/1975
Rıfat Ergun = Gümrük Genel Müdür «İstifa» Günay. 13/5/1975
Ahmet Kemal Selçuk = Ulaş. Bk. Müst. Yard. «G. Atanan» Ba. 14/5/195
Rahmi Gümrükçüoğlu = Tahran Büyükelçiliği «G Atanan» Bar. 14/5/1975
Atilla Aybay: Etibank Genel Müdür «G. Alınan» Günaydın 13/5/1975
Hüseyin Işık = Orta öğretim Genel Md. «G. Alınan» Cumh. 20/5/1975
Ömer Hulusi Topaloğlu = Or. Öğ. Gn. Md. Yr. «G. Alınan» Cum. 20/5/975
Ömer Hulusi Topaloğlu = Yenimahalle H. Edip Lisesi Matematik öğret. «G. Atanan» — Cumh. 20/5/1975
Erren Kaynak = İm. İsk. A. İş. Gn. Md. Proj. Da. Bş. «G. Alınan» 19/5/975
Erren Kaynak = Belediyeler Tek. Hiz. Gn. Md. Harita Daire Bş. Yr. «G. Atanan» 19/5/1975
Özcan Tokyürek = Afet İşleri Gn. Yard. «G. Alınan» Barış 19/5/1975
Ahmet Demir Küçük = Bele. Tek. Hizm. Gn. Md. Yrd. «G. Alınan» Bar. 19/5/1975
Nevzat Yalçıntaş = TRT Genel Müdürü «G. Atanan» Y. Ortam 17/5/1975
İsmail Cem İpekçi = Bşb. Basın Müşavir «G. Atanan» Ye. Ort. 17/5/1975
Mustafa Sarıcan = MEB. Özel. İş. Gn. Md. «G. Atanan» Y. Ort. 17/5/1975
Mustafa Sarıcan = GE Enst. Matem. Öğr. «G. Alınan» T. Ort. 17/5/1975.
Mahmut Bedrettin Alogan = MEB. Teftiş Kur. Bş. «G. Atanan» Y. Or. 17/5/1975
Mahmut Bedrettin Alogan = Ank. Kurtuluş Li. Türkçe. Öğ. «G. Alınan» Yeni Ortam 17/5/1975
Turhan Taşkın = Güm. Te. Bk, Gü. Mu. Md. «G. Atanan» Y. O 17/5/1975
Turhan Taşkın = İst. Haydarpaşa Güm. Md. «G. Alınan Y. Ort. 17/5/1975
Mevlut Önder = İst. Haydarpa. Güm. Md. «G. Alınan» Y. Ort. 17/5/1975
Selahattin Aydemir = Vak. Gn. Md. Müşav. «G. Atanan» Y. Ort. 17/5/975
Selahattin Aydemir = Va. Gn. Md. Tef. K. Bş. «G. Alınan» Y. O. 17/5/975
Hüseyin Altug = Gı. Tar. Hay. Bk. Müs. Yrd. «. Alınan» Y. Or. 17/5/1975
Burhanettin Doruk = Gı. T. Hy. Bk. Mü. Yr. «G. Atanan» Y.Ort. 17/5/975
Halis Kurtca = İstanbul M.E. Müdür «G. Alınan» Cumhuriyet 17/5/1975u
Hikmet Demirçelik = İstanbul M.E. Müdür «G. Atanan» Cum. 17/5/1975
Mehmet Barlas = TRT Gn. Md. Ha. ve Yayın Da. «İstifa» «Cum. 18/5/975
Yakup Şimşek = Ank. Gazi Eğt. Ens. Md. «G. Alınan» Cumh. 18/5/1975
Mustafa Şen = Ank. Gazi Eğt. Ens. Md. «G. Atanan» Cumh. 18/5/1975
Yakup Şimşek = Ank. Mamak Li. Bed. Eğ. Öğ. «G. Atanan» Cu. 18/5/975
M. Hadi İlbaş = Tarış Sat. Koop. Bi. Gn. Md. «G. Alınan» Y.Ort. 18/5/975

(Devamını gelecek sayımızda yayınlayacağız)

Odamız Danışma Kurulu Toplandı

MC İktidarının Sürmesi Halkımızı ve Yurdumuzu Giderek Daha Büyük Çıkmazlara Sokacaktır

Danışma Kurulumuz 5 temmuz cumartesi günü Ankara'da bu dönemin ikinci toplantısını yaptı. Gündemindeki ilk madde gereğince «Genel Sekreter» seçimini yapan Kurul, birinci tur oylamada Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Erdinç Köksal'ı Genel Sekreterliğe seçti.

Daha sonra gündemin diğer maddelerine geçildi. Yönetmelik değişiklikleri görüşülüp karara bağlandıktan sonra çalışma programları ve uygulamalar üzerine bilgi verildi.

Toplantıda son siyasî gelişmeleri de gözden geçiren Danışma Kurulu bu konudaki görüşlerini bir bildiri ile acık ladı:

«Son günlerde meydana gelen olaylar Milliyetçi Cephe iktidarının demokratik hak ve özgürlükleri kısıtlama doğrultusundaki kararlılığını göstermektedir.

Bu amaçla, Devlet kadrolarında en alt kademelere kadar inen kıyım uygulaması yoğunlaştırılmakta, açılan kadrolar iktidar ortaklarının kendi özlemleri doğrlutusunda, kişi ve parti hesapları gözetilerek bilinçli bir şekilde doldurulmaktadır.

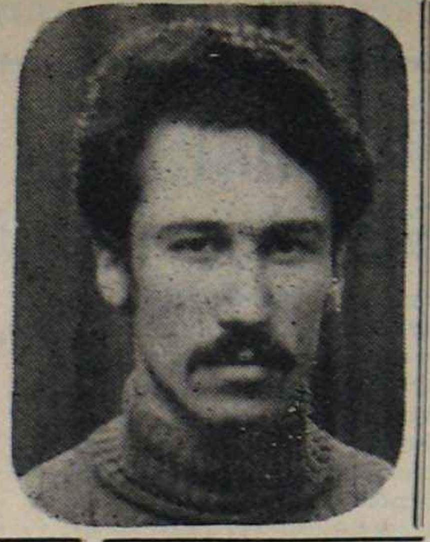
Bir yandan ülkeyi açık bir Faşizmin kucağına sürüklemek isteyen, diğer yandan teokratik rejim özlemi içinde bulunanlar Demokrasiyi rafa kaldırmak amacıyla Demokratik düzenin temel unsuru olan siyasî partilere, meslek kuruluşlarına ve Üniversitelere yöneltilen saldırıları yoğunlaştırmaktadırlar.

Tarafsızlaştırılmak amacıyla Danıştay kararları çiğnenerek yönetilen T.R.T. Kurumu sadece iktidar partilerinin sözcüsü durumuna sokulmuş, diğer demokratik kuruluşlar için belirli ve kasıtlı bir sansür uygulanmaya başlanmıştır.

Amerikan hükûmetinin ambargo uygulaması karşısında hükûmetçe alınan karar ülkemizi Dünya kamuoyu karşısında gülünç durumda bırakmıştır. M.C. iktidarı hâlâ Amerikan Hükûmeti ve Senatosunu bir bütün içinde görememekte ve Amerikan Hükûmetinin uygulanan ambargoyu benimsemediğini söylemektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası Danışma Kurulu olarak, içte ve dışta mevcut iktidarın ekonomik ve siyasî politikasını antidemokratik, onur kırıcı olduğunun bilinci içinde; bu iktidarın sürmesinin halkımızı ve yurdumuzu giderek daha büyük çıkmazlara sokacağını kamu oyuna duyurmayı görev sayarız.»

Erdinç Köksal Genel Sekreterliğe Getirildi



Erdinç KÖKSAL'ın Biyografisi

1946 yılında Kayseri'de doğdu. 1967-68 ders yılında İ.T.Ü. İnşaat Fakültesine girdi ve 1973 yılı haziran döneminde Demiryolu obsiyonundan Yük. İnş. Müh. olarak mezun oldu.

İnşaat Fakültesinde okuduğu yıllarda Öğrenci Cemiyeti 2. Başkanlığı ve 3 yıl Fakülte Öğrenci Yurdu Temsilciliği görevinde bulundu.

Mezun olduktan sonra bir süre serbest mühendislik yaptı. 1974 yılında İ.M.O. Yönetim Kuruluna girdi. Üye, Sekreter Üye ve Genel Sekreter Vekili olarak görev yaptı. Bu yıl tekrar Yönetim Kuruluna girerek Sekreter Üye oldu. Ayrıca Genel Sekreter seçilinceye kadar bu görevi vekâleten yürüttü.

Mart Ayında İnşaat Ruhsatları Uyarınca Saptanan Birim Maliyeti, Geçen Yı!a Göre %54 Artış Gösterdi.

ANKARA (anka-eko)

Mart ayı içinde verilen inşaat ruhsatları ve iskân müsaadelerine göre saptanan bilgiler uyarınca inşaat maliyetlerinde geçen yıla oranla yüzde 50'nin üzerinde artış olduğu saptanmıştır.

Tamamlanmış yapılara verilen inşaat ruhsatları 1975 mart'ınd.a değer olarak toplam 697 milyon TL., yüzölçümü olarak ise 699 bin m² olarak saptanmıştır. Buna göre, mart ayı içindeki birim maliyetleri 997,1 TL/m² olmuştur. Geçen yılın mart ayında birim maliyetleri 618,2 TL/m² idi. İskân verilen yapıların 1975 mart ayında geçen yılın aynı dönemine göre birim maliyeti ise yüzde 61,3 oranında artmıştır.

1975 yılının ilk üç ayı ile geçen yılın aynı dönemi itibariyle yapılan karşılaştırmalarda, iskân raporu verilen yapıların birim maliyetlerindeki artış oranı yüzde 63,3'dür. Sınai yapılardaki maliyet artışları yüzde 45,4, apartman türü konutlarda maliyet artışları ise yüzde 66 dır. İnşaat için verilen ruhsatlara göre yapılan hesaplamalarda ise toplam maliyet artışları ocak - mart dönemi itibariyle yüzde 24,9 dur. Mart ayı karşılaştırmalarında bu oran yüzde 54,4 olarak saptanmaktadır.

Öte yandan, mart ayında inşaat ruhsatı istenen inşaatların yüzölçümlerinde geçen yılın mart ayına göre yüzde 5,5 oranında gerileme izlenmiştir. Sınai yapılar için ruhsat istenen inşaatlarda geçen yılın mart ayına göre yüzde 49,1 gerileme vardır. Üç aylık dönemler itibariyle yapılan karşılaştırmalarda ise, sınai yapılar için istenen inşaat ruhsatlarında yüzde 13,2 gerileme görülmektedir.

Sınai inşaatlara verilen iskân raporlarında gözlemlenen m² olarak yüzde 78'3'lük gelişme ruhsat istenen yapılardaki gerileme ile karşılaştırıldığında anlamlı sonuçlar elde edilmektedir. İskân raporu verilen bitmiş sınai inşaat oranında artış olurken, inşaat ruhsatı için yapılan başvurularda azalma görülmesi sınai inşaatlarda hızlı bir azalma eğilimi olduğunu ortaya koymaktadır.

İlişikteki tablolarda iskân raporlarına ve inşaat ruhsatlarına göre inşaat istatistikleri ayrıntılı bir şekilde sunulmuştur.

İNŞAAT (Ruhsatlarına Göre)

A — Milyon Türk Lirası olarak	Yıllık 1973	Yıllık 1794	Ocak-Mart 1974	Ocak-Mart 1975	%	Mart 1974	Mart 1975	%
Ev	2.142	2.775	382	686	79,6	200	337	68,5
Apartman	7.524	9.142	1.387	2.432	75,3	637	969	52,1
Ticarî yapılar	998	1.429	193	381	97,4	92	144	56,5
Sınaî yapılar	2.159	1.772	242	348	43,8	100	108	8,0
Sosyal ve kültürel yapılar	257	316	95	99	4,2	67	43	—35,8
Diğerleri	272	394	98	63	—35,7	26	40	53,8
B — Bin metre kare olarak								
Toplam	24.496	19.654	3.092	4.140	33,9	1.818	1.718	— 5,5
Ev	5.431	4.438	790	881	11,5	404	435	7,7
Apartman	13.871	10.930	2.119	2.348	10,8	938	938	0
Ticarî yapılar	1.934	1.755	307	404	31,6	141	159	12,8
Sınaî yapılar	2.275	1.726	410	356	—13,2	214	109	—49,1
Sosyal ve kültürel yapılar	395	314	103	74	—28,2	71	30	—57,8
Diğerleri	589	491	114	74	—35,9	48	43	—10,4

ÖDENEKLER VE HARCAMALAR
(1000 TL.)

Yıllar	Ödenek	Revize Ödenek	Nakdi Harcama	Nakdi Gerç. (%)	Fiziki Gerç. (%)
1966-70	9.109	18.963	18.084	95,4	—
1971	9.400	14.336	14.336	100,0	92,2
1972	65.000	65.000	33.439	51,4	49,1
1973	93.600	94.040	94.040	100,9	61,9
1974	60.800	156.875	128.807 (*)	82,1	34,9
1975	48.301	48.301	7.188	14,9	9,9
TOPLAM	286.201	397.515	295.894	74,4	56,0
Revize Maliyete Göre Gerçekleşme				83,8	63,0

(*) 1974 Nakdi harcamaları kesin değildir.

Prof. Mehmet Bilge Sergi Panolarını İndirtti

İnşaat ve Mimar Odaları İstanbul Şubeleri temsilcileri konut sömürüsü sergisini açmak üzere İ.T.Ü. Mimarlık Fakültesi Dekanlığından gereken izni almışlardır. Bunun üzerine Üniversiteye giden görevliler panoların düzenlenmesini yaparak sergiyi açmışlardır. Ancak Üniversite Rektör Yardımcısı Prof. Mehmet Bilge Rektör'ün, sergi açılması izninden haberi olmadığını söyleyerek, kendisiyle, kısa bir telefon görüşmesi yapmış ve peşinden serginin kaldırılmasını söylemiştir. Gerekçe olarak da, 1961 yılından kalan bir tüzüğün müsade etmediğini ileri sürmüştür.

Konuyla ilgili olarak konuştuğumuz bir Oda yetkilisi şunları söyledi. «Konut sömürüsü halkımızın çoğunluğunun büyük bir sorunudur ve inkâr edilemez bir gerçektir. Bir tarafta kıyılar yağma edilirken, diğer tarafta spekülâtörler milyonlar kazanırken, haksız uygulamalar bütün hızıyla devam ederken, bir M.S.P. sempatizanı olduğunu duyduğumuz Mehmet Bilge'nin «konut sömürüsü»ne ait karikatür ve fotoğrafları panolardan indirtmesi yönetmeliklere sığınılarak izah edilemez. Mehmet Bilge ve benzeri düşüncede olanlar, Üniversitelerin birer kamu kuruluşu olduğunu ve koridorlarından sınıflarına ve kürsülerine kadar, Üniversitenin her milimetrekaresinin halka hizmet için var olduğunu unutmamalıdır» demişlerdir.

Görüştüğümüz Oda yetkililerinin hepsi Mehmet Bilge'nin bu davranışını kınadıklarını ve üzüntü duyduklarını söylemişlerdir.

Odamız Sempozyum Düzenliyor

İnşaat Mühendisleri Odası Genel merkezinden kanalizasyon konusunda bir sempozyum düzenleneceği bildirilmiştir.

Genel başkan Arif Merdol imzası ile ilgili kuruluşlara bu konuda çağrı yapılmıştır. Yapılan çağrıyı yayınlıyoruz.

İnşaat Mühendisleri Odası: Kasım ayının ikinci yarısı Aralık ayının birinci yarısı içinde (kesin günü daha sonra duyurulacak olan) bir Teknik Alt Yapı Sempazyomu düzenleyecektir.

Sempozyumda:

1 — Kanalizasyon ve pis su tasfiye tesisleri,

2 — Su getirme ve tasfiye tesislerinin, ülkemizde tamamen öz gücümüze dayalı olarak yapılabilirliği konuları işlenecektir. Bu konuarla ilgili olarak tebliğ vereceklerin, tebliğleri en kısa zamanda Odamıza iletmeleri, ya da konu başlıklarını bildirmelerini bekliyoruz.

Yine alt yapı tesislerinden olan Yol projelendirme, Köprü, Viyadük projelendirmesi (Özellikle Otoyollar) üzerine de bir panel düzenlenecektir. Panelde yerli teknik gücümüzle otoyol ve ilgili sanat yapılarının projelerinin yapılabilirliği tartışılacaktır.

Gerek Sempozyum, gerekse Panel'de,

a) Yatırımcı Kuruluşlar,
b) Üniversite,
c) Özel Sektör,

temsilcilerinin katılmaları beklenmektedir.

Teknik gücümüzle neler yapabileceğimizin sergilenmesi niteliğinde olacak bu Sempozyuma ve Panel'e gereken yakın ilginin kuruluşlarda gösterileceği kanısı içinde saygılarımı sunarım.

İzmir Büyük Şehir Bütünü İçerisinde Demiryol Taşımacılığının Yeri ve Önemi

izmir ulaşım kongresi

Zekai ONAT

TCDD 3. İşletme Yol Müdür Yardımcısı

1 — ULAŞIM OLAYININ TANIMI :

Genel olarak ulaştırma; canlı ve eşya gibi maddî varlıkların coğrafi yer değiştirmeleri ile, ses ve görüntülerin elektrikli dalga ve titreşimler vasıtası ile bir yerden diğer bir yere iletilmeleri faaliyetleri olarak tanımlanabilir.

Örneğin insan, hayvan gibi canlı varlıklarla eşyanın bir yerden diğer bir yere çeşitli vasıtalarla taşınması, telefon, telsiz, haber, görüntü taşımaları.

2 — DEMIRYOLNUN TANIMI VE ULAŞIM OLAYINDAKİ YERİ :

Karada köprü, tünel ve diğer san'at yapılarından oluşan uygun bir zemin üzerinde sabit bir açıklıkta birbirine paralel döşenmiş ray tabir edilen araçar içersinde büyük oranda insan, eşya ve muhaberat naklini sağlayan sistemin tümüne demiryolu denir.

Bu tarife göre demiryolları başlıca iki ana kısımdan meydana gelir.

a) Taşımanın içersinde yapıldığı vagonlardan müteşekkil tren denilen araç,

b) Trenin üzerinde hareket ettiği yol. Demiryolunun ilk icadından bugüne kadar geçen süre içerisinde, yapılan çalışmalar ve teknik buluşlar sayesinde, bu iki ana kısımda büyük gelişmeler ve ilerlemeler olmuştur. Yol kısmı yüksek süratlere elverişli hale getirilmiş, üzerinde işleyen trenler ise dizel ve elektrikli lokomotiflerin çekimi sayesinde saatte 250 km. sürate ulaşmıştır.

Ayrıca lokomotiflerin güçlerinin arttırılması suretile ranforlu (iki veya daha çok lokomotifli) trenlerle, bir defada 3000 ton yükün bir yerden diğer bir yere taşınması mümkün olmuştur.

Bugün memleketimizde bu seviyeye ulaşılamamış hatta yaklaşılamamış olması nedeni ile demiryolunun modası geçmiş bir taşıma sistemi olduğu ileri sürülmektedir. Trenlerin yavaş gitmesi ve istasyonlarda fazla duruşlar sebebile yolculuk süresinin uzun olması bu iddiaya olanak sağlamıştır.

Ancak mevcut 10103 km. uzunluğundaki demiryol hatlarının yarısı 1860 - 1917 yıllarında yabancı şirketler tarafından inşa edilmiş, o günün sürat ve taşıma kapasitelerine elverişli yollardır. Cumhuriyet devrinde inşa edilen diğer yarısı ise memleketimizin o günkü ekonomik olanakları ile daha az parayla daha uzun tûlde demir yolu yapımı görüşü ile inşaa edilen fazla sürate elverişli olmayan yollardır.

Ayrıca çeken ve çekilen araçlar dediğimiz lokomotif ve vagonar da bu yol şebekesinin müsaade ettiği süratleri yapabilecek nitelikte olduklarından modern demiryolculuğunun insanlığa sağladığı sürat ve konforun memleketimize yansıması olanağı bugüne kadar bulunamamıştır.

İlerde de açıklanacağı veçhile planlı dönemlere geçilmesinden sonra demiryollarının yol ve araç bakımından yenilenmesi çalışmaları başlamış, hafif rayların ağır raylarla değiştirilmesi, buharlı işletme yerine dizelli ve elektrikli işletme tertibatına geçilmiştir.

DEMIRYOL İŞLETMECİLİĞİNİN KURULUŞU :

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 24 mayıs 1924 tarihinde 506 sayılı kanunla «Devlet Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi adı altında katma bütçeli bir idare olarak kuruluş ve 31 mayıs 1927 yılında 1042 sayılı kanunla da «Devlet Demiryolları ve Limanları İdarei Umumiyesi» adı ile tevsi edilmiştir. Bilahare 29.7.1953 tarihinde 6186 sayılı kanunla «Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi» (TCDD) adı ile bir iktisadî devlet teşekkülü halini almıştır. Halen 440 sayılı kanunun ve bu husustaki tüzük hükümlerine tâbi olarak hizmet görmektedir. Sermayesinin tamamı devlete aittir. TCDD - 6186 sayılı kuruluş kanunun 2, 3, 4. maddeleriyle tayin ve tesbit edilmiş bulunan işleri yaparlar. Bunlar özetle şunlardır:

a) Devletçe kendisine verilen demiryollarını işletmek,

b) Bu demiryol hatlarına bağlı liman, rıhtım ve iskelelerden isletilmesi hükümetçe kendisine verilenleri işletmek,

c) Demiryol ve liman tesislerini işletme ihtiyaçlarına göre islah, tevsi etmek ve yenilemek.

d) Demiryolu nakliyatını tamamlayıcı nitelikte her türlü nakil işleri yapmak,

e) Hizmetlerin gerektirdiği ambar, antrepo, sundurma, silo, akaryakıt depoları ile benzeri tesisler ve umumî mağazalar kurup işletmek.

f) Emanet odaları, otel, lokanta, gazino, büfe ve büvet gibi yolcu ihtiyaçlarını karşılayan tesisler ve servisler kurmak ve işletmek,

g) Yurt içinde ve dışında acentelikler ve temsilcilikler kurmak.

Bunlardan a, b, c maddelerinde yazılı olanlar mecburi diğerleri ise ihtiyarî işlerdir.

3 — GEÇTİĞİMİZ VE BULUNDUĞUMUZ BEŞ YILLIK PLAN DÖNEMLERİNDE YAPILAN FAALİYETLER :

TCDD'nin Ege bölgesindeki hatlarının işletilmesi görevi merkezi İzmir'de bulunan 3. İşletme Müdürlüğü tarafından yürütülür.

Bu işletme bünyesine giren hatların toplam uzunluğu 1774 km. olup bunlar İzmir - Bandırma, Manisa - Afyon, İzmir - Torbalı - Ödemiş - Çatal, Tire, Ortaklar - Söke, Goncalı - Denizli, Afyon - Karakuyu, Sütlaç - Çivril, Gümüşgün - Burdur, Bozönü - Isparta hatları ile İzmir banliyösünün bir kısmı olan Halkapınar - Bornova, Şirinyer - Buca, Gaziemir - Seydiköy hatlarıdır.

TCDD'nin birinci (1963 - 1967), ikinci (1968 - 1972) 5 yıllık plan dönemleri ile üçüncü beş yıllık plan döneminin ilk iki (1973 - 1974) yılında 3. İşletme Bölgesinde tahakkuk ettirdiği yatırımların nevi ve malî porteleri özet bir cetvel halinde aşağıda açıklanmıştır.

Bu yatırımlardan yalnız birinci beş yıllık plan döneminin ilk iki yılında tahakkuk ettirilen Manisa - Alaşehir arası hat yenilemesi sürati arttırıcı bir nitelikte bir yatırım olup diğerleri mevcut trafiğin emniyetle sağlanması, ilerde yapılacak yol yenilemelerine hazırlık mahiyetinde işlerdir.

YATIRIMIN NEV'İ	I. BEŞ YIL Milyon TL	II. BEŞ YIL Milyon TL	III. BEŞ YIL Milyon TL (1973-74)
Manisa - Alaşehir Yol Yenilemesi	53.3	—	—
Alt yapı yenilenmesi	16.7	7.9	2.5
Üst yapı yenilenmesi	30.4	14.2	22.0
Muhabere hatları ve elektrik tesisleri yapımı	8.4	1.2	1.8
İş makinaları ilâve ve yenileme	1.6	2.6	6.3
Hizmet binaları ve lojman yapımı	3.6	5.8	7.2
TOPLAM	114.5	31.7	39.8

Kuruluşumuzun esas fonksiyonu olan işletmecilik ile ilgili ticari harcamaları hakkında bir fikir vermek bakımından 3. İşletme Müdürlüğünün 1974 yılı gider bütçe özeti aşağıya çıkarılmıştır.

3. İŞLETME 1974 YILI GİDER BÜTÇESİ

Servisler	Masraf Tutarı
Yol	83.466.500 TL
Cer	146.300.400 TL
Hareket	68.065.300 TL
Sağlık	5.637.400 TL
Tesisler	3.060.100 TL
Diğer yardımcı	27.391.100 TL
TOPLAM	339.920.800 TL

4 — FIZIBILITELERIN ELDE EDILIŞ YÖNTEMLERI :

İşletmemiz bölgesinde yapılacak yatırımların proje ve ön fizibilite raporlarının hazırlanmasında aşağıda açıklanan husurlar göz önüne alınır.

a) Yapılmasının İdareye kâr sağlaması,

b) Yapılmaması halinde teşekkül zararının bahis konusu olması,

c) Sosyal ve halk ilişkileri yönünden yapılmasının zaruri olması,

d) Kanunî zorunluluk ve iş mevzuatı bakımından yapılmasında gerek bulunması.

Ön fizibilite raporları İdaremiz bünyesinde hazırlanarak Bayındırlık Bakanlığına sunulur. Yatırımın gerçekleşmesi Bakanlık ve Devlet Plânlama Teşkilâtının onayı ile oluşur. Umumiyetle alt yapı tesisleri Bayındırlık Bakanlığınca; üst yapı tesisleri ise İdaremizce yapılır. Örneğin tek hatlı bir banliyö işletmesinin, elektrikli çift hat haline getirilmesinde. İkinci hattın sanat yapıları ile alt yapısı Bayındırlık Bakanlığınca, üst yapı ve elektrifikasyon tesisleri İdaremizce gerçekleştirilir. Bu bakımdan İdaremiz hem işletmeci hem de yapımcı bir kuruluş niteliğindedir.

5 — PLAN DÖNEMLERİNDE YAPILACAK FAALİYETLER :

Halen üçüncü yılı içersine girdiğimiz üçüncü beş yıllık plan dönemiyle, dördüncü beş yıllık plan döneminde İzmir metropoliten alan sınırları içerisinde aşağıda açıklanan ve İzmir trafik sorunu ile de çok yakından ilgisi bulunan yatırımların gerçekleştirilmesi İdaremizce önerilmektedir:

a) Basmane - Bornova - Çiğli arasında mevcut tek hatlı buharlı banliyö işletmesinin Menemen'e kadar uzatılması,

b) İkinci etapta, Basmane - Çiğli arasında 3 hatlı hale getirilmesi ile Çiğli - Menemen arasında ikinci hattın yapılarak eektrikli işletmenin Menemen'e kadar uzatılması,

c) lsancak - Buca Gaziemir - Seydiköy banliyö hattının çift hatla ifrağı ile elektrifikasyonu.

d) Basmane'de yeni bir yolcu garı inşası,

e) Halkapınar'da bir marşandiz garı tesisi. Bu marşandiz garı tam anlamıyla bir triyaj garı niteliğinde olmayıp İzmir şehrinin güncel yük nakliyatını karşılayacak ve Alcancak limanı ile ilerde irtibatandırılacak bir gar olacaktır.

İzmir - Çiğli banliyö demiryolu hattının yenilenmesi ve elektrifikasyonu ön fizibilite raporu özeti.

1 — GENEL BİLGİLER

İzmir metropoliten alan nazım plan bürosunca hazırlanan raporda, konsantrik sistemde gelişme temayülünde olan İzmir şehrinin bir tek lineer şehir formunda geliştirilmesinde temin için, kuzeyde Menemen - Aliağa ve güneyde Cumaovası - Torbalı gelişim akslarında büyümesini sağlamak sağlamak maksadıyle, şehrin gelişme biçimine uygun; çabuk ucuz ve rahat bir ulaşım sisteminin önceden geliştirilmesi öngörülmüştür.

Bu iki aksın ulaşım sistemleri şimdiden modernize edilmediği takdirde, ilerde en uygun tedbirlerin alınmasının millî ekonomiye takriben (11) milyar lira mertebesinde munzam bir külfet yükleyeceği, bu konuda evvelce yapılan çalışmaların değerlendirilmesinden anlaşılmıştır.

Şehrin gelişimi ve gelecekteki nüfus yerleşimi etüdleri sonucunda, öncelikle İzmir - Çiğli aksının ön planda tutulması uygun görülmüştür .

İzmir şehir bütünü zemin yapısı haritasıyla ve jeolojik durum raporu göz önünde tutularak bahis konusu akstaki ulaşımı sağlayabilecek ulaşım sisteminin tesbitinde;

a) Metro sistemine gidilmesinin, jeolojik şartlar ve maliyet yönünden uygun olmayacağı,

b) Karayolu şebekesiyle yapılacak ulaştırmanın da vasıta sayısının yüksekliği yönünden sakıncalı olacağı,

c) En uygun ulaştırma sisteminde ise süratli, ucuz, ra-

Sayfayı çeviriniz)

hat, modern ve çift hatlı demiryol banliyö şebekesiyle mümkün olacağı, sonucuna varılmıştır.

1985 Projeksiyonunda, bu aks üzerinde yerleşecek nüfusun en az yüzde 100 oranında artacağı ve Çiğli bölgesinde örnek bir sanayi sitesi kurulacağı anlaşılmaktadır.

II — İZMİR - ÇIĞLI BANLİYÖ HATTININ BUGÜNKÜ DURUMU :

a) Basmane - Çiğli hattı 17.141 km. uzunluğunda tek hat halindedir. Bu kesimde yapılması mümkün maksimum hız 90 km./h olup durak ve hemzemin geçitler sebebiyle 60 km./h hıza müsaade edilmektedir. Banliyö trenlerinde ise max. hız 29,6 km./h ve ortalama hız 18,7 km./h dır.

Bu hatta çalışan banliyö trenleri, buharlı lokomotiflerle çekilmekte ve vagonlar da istenilen konfora haiz bulunmamaktadır.

b) Bu günkü durumda, 1970 yılı itibariyle yılda 7.426.485 banliyö yolcusu taşımakta olup günlük ortalama 13.564 kişidir.

Halen banliyö trenleri Basmane - Çiğli arasını 55 dakikada almaktadır. (Aynı kısım motorlu yolcu treni 32 dakikada almaktadır.)

Trafiğin en sıkışık olduğu saatler 6.00 - 9.00 ve 16.00 - 19.00 araları olup, sabahki sıkışıklık daha fazladır. Halen günlük yolcunun ortalama yüzde 40'ı saat 6.00-9.00 arasında taşınmaktadır. Aynı saatlerde işe gelenlerin ve saat 16.00 - 19.00 arasında işten evine dönenlerin çokluğu banliyö treni sayısını arttırmaya TCDD'yi bugünden zorlamakta ise de, yolun tek oluşu ve Cer vasıtalarının durumu yönünden buna imkân bulunamamaktadır.

c) İzmir nüfusu devamlı olarak artış kaydettiğine ve 1985 yılında bugünün iki katına ulaşacağı tahmin edildiğine göre, en azından bu artışa paralel olarak artacak banliyö yolcusunun bugünkü yol ve işletme sistemiyle taşımaya imkân yoktur. Bu arada ana hat yolcusunda da artış olacağını gözden uzak tutmamak gerekecektir.

d) Basmane - Çiğli banliyö bilet ücretleri halen 50-75 kuruş ise de, abonman tarifesi çok daha ucuz olduğundan ortalama fiyat 30 kuruştur. Diğer karayolu vasıtaları ise aynı mesafe yolcuyu 150-250 kuruş arasında taşımaktadırlar. Seyir süresinin fazlalığı, istenilen saatte tren bulunmaması nedeni ile çoğu yolcu pahalı olmasına rağmen karayolu vasıtalarını tercih etmektedirler.

e) Bu hattaki banliyö trenlerinde 8 adet buhar lokomotifi kullanılmaktadır. Bu lokomotifler 12-15 adet banliyö vagonu çekebilmekte olup her vagon da 60-70 kişi alabildiğinden (oturan ve ayakta) bir tren dizisi en ook 1000 yolcu taşıyabilmektedir.

f) Basmane - Çiğli arasındaki demiryolu hattının yol malzemesi 46.300 kg/M devlet tipi ahşap traversli olup 1957 yılında pozu yapılmış ve halen iyi durumdadır. Bu hat kısmında max 90 km/h. hız yapabilmektedir.

III — İZMİR METROPOLİTEN ALANDAKİ 1985 YILINA KADAR VAKİ GELİŞMEYE PARALEL OLARAK BASMANE - ÇIĞLİ BANLİYÖ DEMİRYOLU HATTI VE İŞLETMESİNİN GELİŞTİRİLMESİ VE MODERNİZASYONU :

a) İzmir metropoliten alan nazım plan bürosunca hazırlanan 1985 yılındaki yerleşim alanları ve nüfus yoğunluğu haritasının tetkikinden de anlaşılacağı veçhile, Basmane - Çiğli banliyö trenlerinde faydalanacak nüfus yüzde 100 oranında artacağı gibi, ulaşım sisteminde, ucuz, hızlı, rahat ve sık yolcu taşınması gerçekleştirildiği zaman ayrıca yüzde 20 oranında yolcu sayısı artışı; bundan başka, halen karayolu vasıtalarını kullanan yolcuların treni tercih etmesiyle ve Çiğli'de kurulacak sanayi sitesi dolayısiyle iş yerleri Çiğli'de olacak bir kısım yolcunun ek olarak banliyö trenine bineceği düşünülürse bunlardan dolayı da yolcu sayısının ortalama yüzde 12,5 oranında artarak 1985 yılında toplam olarak yılda 19.875.000 kişiye ulaşacağı tahmin edilmiştir.

b) Bu durumda ise, günlük ortalama yolcu sayısının 66.250 kişi yani bugünküne göre yüzde 390 oranında artış olacağı bu nedenle bugünkü taşımanın 5 katına ulaşacağı hesaplanmıştır. Bu miktarın yaklaşık olarak yüzde 40'ı olan 26.500 kişinin her gün saat 6.00 - 9.00 arasında taşınması gerekecektir.

c) Bu miktardaki yolcuyu taşımak için 18 çift tren işletilmesinin gerekmesine karşılık şimdiki tek hattın dizel lokomotifli cer sistemi tatbik edilse dahi ancak 8 çift tren işletilmesine imkân sağladığı bunun da 4 çiftinin ana hat trenlerine tahsisi zorunluğu karşısında geriye kalan 4 çift banliyö treniyle bu miktar yolcunun taşınmasına olanak bulunmadığı aşikârdır.

d) Bu durumda yukarıda belirtilen miktarda yolcunun taşınabilmesi için, öncelikle çift hatta gidilmesi gerektiği kesin olarak belirmiş durumdadır.

e) TCDD. mülkiyetindeki mevcut hat güzergâh arazisinin genellikle yeni bir kamulaştırmaya gitmeden, ikinci hattın yapılmasına olanak sağlayacağı ve hatta az bir kamulaştırma ile üçüncü bir hat için dahi saha kalacağı yapılan incelemelerden anlaşılmıştır.

f) Banliyö için çift hat yapıldıktan sonra burada cer sisteminin seçimine gelince; yapılan incelemeler ve mevcut tatbikatta gözönüne alındığında trafiği kesif banliyö hatlarında elektrikli işletmenin daha ekonomik olduğu sonucuna varılmıştır.

g) Elektrikli ve çift hatlı bir banliyö şebekesi gerçekleştirildiği takdirde, Basmane - Çiğli arası duruş ve kalkışlar dahil takriben yarım saatte alınabilecektir.

h) Bu takdirde, bir tren dizisi turnesini takriben bir saatte tamamlayabilecektir. Saat 600.-900 arasında 18 çift tren işleyeceğine göre ortalama on dakikada bir tren sevki suretiyle lüzumlu dizi sayısının 6 olacağı, yani 6 lokomotif ve 90 yeni vagona ihtiyaç bulunduğu hesaplanmıştır.

IV — MALİYET HESAPLARI :

a) Basmane - Çiğli banliyö demiryolu ve işletmesinin 1985 yılı ihtiyacına göre III ve IV. beş yıllık plân dönemlerinde modernize edilmesi maliyeti :

Altyapı tesisleri	:	50.000.000 TL.
Elektrifikasyon sabit tesisleri	:	15.000.000 TL.
6 adet elektrikli lokomotif	:	34.428.000 TL.
90 adet banliyö vagonu	:	45.000.000 TL.
Depo tadilatı ve techizi	:	1.548.000 TL.
İstasyonlarda yapılacak çeşitli işler	:	7.500.000 TL.
TOPLAM	:	153.476.000 TL. olacaktır.

b) Çift hatlı elektrikli banliyö treninde halen 0.75 - 100 TL. olan ve tenzilâtlı abonmanlarla 55 Krş. düşen ücret ortalaması 100 Krş. çıkarıldığı takdirde bile, karayolu vasıtalarından yine çok ucuz olacak ve 1985 yılında taşınabilecek 19.875.000 yolcudan yılda 19.875.000 TL. gelir elde edilecektir.

c) Rantabilite ve süresi :

Yolcu ve fiat artışından dolayı yıllık gelir 1985 de 19.875.000 TL., İşletme masrafı 1.307.540 TL. hesaplandığına göre yıllık kâr 18.567.460 TL. olacaktır.

Halen elde edilen yıllık 458.452 TL. kâr düşüldüğünde yapılacak yatırımın net kârı 18.109.008 TL. olacaktır.

Yatırım tutarı olan 153.476.000 TL.'nin yıllık net kâr oranı sonucu tesisin 8,5 yılda amorti edeceği hesaplanmıştır.

Bundan başka millî ekonomi yönünden ortalama 10.8 milyar liralık bir tasarruf da sağlanmış olacaktır.

Ayrıca Halkapınar - Bornova arası hattın da çift hat haline getirilerek elektrifikiye edilmesi; bir üniversite beldesi ve nüfus yoğunluğu gittikçe artan bir bölge olan Bornova'nın İzmir'in merkezi ve diğer semtleriyle irtibatını kolaylaştıracaktır.

İzmir - Gaziemir banliyö demiryolu hattının yenilenmesi ve elektrifikasyon etüdü :

Alsancak - Eğridir demiryolunun Şirinyer'den Buca'ya ayrılan bir koluyla, Gaziemir'den Seydiköy'e uzanan ikinci bir kolundan teşekkül eden İzmir'in bu ikinci banliyö hattı şirketlerden devralınmış eski bir yoldur. Halen buharlı banliyö işletmesi tatbik edilmektedir.

Alsancak'tan Şirinyer'e kadar çift, Şirinyer - Buca ve Şirinyer - Gaziemir arası tek hat olup 14 Km.'dir.

İzmir metropoliten alan nazım plân bürosunca hazırlanan raporda İzmir'in güneyde gelişme aksu kabul edilen Cumaovası - Torbalı istikametinde bulunan bu banliyö hattında devlet 46.303 Kg/m. malzeme ile pozunun yapılması ve Gaziemir'e kadar ikinci yolun inşa edilerek elektrik işletme tatbikatını 4. plân döneminde gerçekleştirilmesi önerilmektedir.

TCDD'nin mülkiyetindeki mevcut hat güzergâh arazisi yeni bir kamulaştırmaya gerek kalmadan ikinci hattın yapılmasına müsaittir.

Bu banliyö hattının henüz fizibilite raporu hazırlanmamıştır.

6 — DİĞER KURULUŞLARLA İLİŞKİLER :

Yurdumuzun bu sahadaki kalkınma ve gelişme temposuna uygun olarak kurulduğu günden bugüne kadar amme hizmeti gören TCDD İşletmesi 10103 Km. demiryolu hattı, 8 milyar sermayesi ve 65 bini bulan personeli ile memleket ekonomisinde önemli bir yer işgal etmektedir.

TCDD halen içinde bulunduğumuz güç şartlara rağmen plân hedeflerinin gerçekleştirilmesini, yurt kalkınmasını, memleket üretiminin artmasını hedef alan bir ulaştırma politikası gütmektedir.

TCDD bu faaliyetleri sırasında özel, resmî, askerî bütün kuruluşlarla ve vatandaşlarla kanun, tüzük ve tarifeler çerçevesinde ilişkilerde bulunur. Ayrıca demiryol taşımacılığı ile ilgili 10 kadar milletlerarası kuruluşa üye olup, bu yoldan Asya ve Avrupa memleketleri demiryolu işletmeleri ile ilişkilerini sürdürmektedir.

7 — KURULUŞUN ÖRGÜT VE ÇALIŞMA ŞEKLİ :

Merkezi Ankara'da bulunan TCDD Genel Müdürlüğü başta Genel Müdür olmak üzere bir başkan ve beş üyeden oluşan Yönetim Kurulu ile Genel Müdür ve üç Genel Müdür Yardımcısından kurulu yürütme organı tarafından idare edilir.

Denetleme organları: TBMM Kamu İktisadî Teşebbüsleri Karma Komisyonu, Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu ve Ulaştırma Bakanlığıdır.

Genel Müdürlük teşkilâtı şu dairelerden oluşur :

a) Teftiş ve Tetkik Kurulu,
b) Hukuk Müşavirliği,
c) Genel Sekreterlik ve Savunma Sekreterliği,
d) Yol Dairesi,
e) Cer Dairesi,
f) Hasılat Dairesi,
g) Malî İşler Dairesi,
h) Hareket Dairesi,
i) Sağlık Dairesi,
j) Personel Dairesi,
k) Malzeme Dairesi,
l) Limanlar Dairesi,
m) Araştırma, Plânlama ve Koordinasyon Dairesi,
n) Tesisler Dairesi.

Ayrıca yük ve yolcu taşımaları ile ilgili hizmetler sırasıyle merkezleri İstanbul (Haydarpaşa), Ankara, İzmir (Alsancak) Sivas, Malatya ve Adana'da olan İşletme Müdürlüklerince yürütülmektedir.

TCDD vagon ve lokomotif ihtiyacını kendisi karşıamak ve bunların bakım ve tamirlerini yapmak üzere Eskişehir'de Dizel Lokomotif Fabrikası, Adapazarı'nda Yolcu Vagon Fabrikası kurmuştur. Ayrıca Sivas'ta da Yük Vagonu Fabrikasını açmıştır.

Bu fabrikalar ayrıca özel sektör ve yabancı demiryol şirketlerinin de siparişlerini kabul etmekte olup, örneğin Doğu Pakistan Demiryolları için 77 adet yolcu vagonu ve memleketimizdeki özel şiıketler ve şahıslar için 240 adet yük vagonu yapılarak teslim edilmiştir.

Ayrıca İşletmemizde mevcut kara nakil vasıtaları, motorlu drezinler, elektrojen grupları, kompresörlerinin oranımı ve motor yedek parçaları yapmak üzere Ankara'da bir Demiryolu Fabrikası kurulmuştur .

DEMİRYOL TAŞIMACILIĞI B. BÖLÜMÜ

---

1 — Demiryollarının kuruluş gayesi olan toplu yük ve yolcu taşımacılığının en iyi şekilde ypaılabilmesi için iyi işleyen ve koordine çalışan bir teşkilâta sahip olması gerekir. TCDD modern demiryol işletmelerinin teşkilât ve yönetim bakımından vardıkları aşamaları gözönüne alarak kendi bünyesinde de gerekli reorganizasyonu sağlamak amacı ile bu konuda tanınmış milletlerarası İTALCOESULA ve CANADİAN PACİFİC CONSULTİNG firmalarına etüdler yaptırmıştır.

Bu etüdler ve 10 yıllık taşıma projeksiyonu da gözönünde tutularak 1972 - 1982 yıllarını kapsayan bir master plan hazırlanmıştır. 1971 yılı birim fiyatları ile malî portesi 12,5 milyar lirayı bulan bu plânın gerçekleştirilmesi çalışmalarına devam edilmektedir.

Bu meyanda CPC firmasının bugünkü TCDD karar alma ve uygulama örgütünün yeniden teşkilâtlandırılması ile ilgili raporu incelenmektedir. Bu raporda belirtilen öneriler iki temel sorunun halledilmesine amaç tutmaktadır.

1— TCDD yöneticilerinin menajman sorumuluklarının yani :

a) Hedefleri tesbit etmek suretile plânlama,

b) Bu hedeflere varmak için mevcut kaynakları organize etme (insan gücü, malzeme, para),

c) Sonuçları değerlendirme,

d) Gereken düzeltmeleri yapmalarını sağlamak .

2 — Yöneticilere yukarıda ana hatlarıyla belirtilen fonsiyonları yapabilecekleri bir çevreyi sağlamak. Böyle bir çevre yöneticiye sorumlulukları ile uygun otorite, plânlama ve kontrol için gerekli bilgileri temin edecektir.

Bu amaçla Genel Müdürlük teşkilâtının aşağıda açıklanan hususları yerine getirebilecek şekilde yeniden teşkilâtlandırılması önerilmektedir:

a) Kurumda mümkün olduğu kadar alt kademelere icraatta bulunma yetkisi sağlamak,

b) Fonksiyonları itibarile aynı faaliyetleri yapan daireleri birarada toplamak,

c) Pazarlama ve menajman ilimlerinin uygulanmasındaki eksiklikleri gidermek için yeni üniteler kurmak,

d) Yönetim Kurulu sorumluluklarının yeniden belirlenmesi,

e) Yatırım kararlarının alınmasındaki usulleri geliştirmek ve sonuçlardan sorumlu olacak bir şahsı tayin etmek,

f) Maliyet ve pazarlama konularına ait bilgi temin etme usullerini geliştirmek,

g) Harcamaların kontrolu için gerekli düzenlemeleri yapmak.

Bu şekilde Genel Müdürlük bünyesinde yapılacak teşkilât düzenlemeleri İşletme Müdürlükleri (metropoliten alanda görevli) bünyesinde yansıyacaktır.

II — Kuruluşumuz Türk ekonomisinin satıh taşımacılığında toplam eşya nakliyatının %25.8 ini, yolcu taşımasının ise %7.6'sını gerçekleştirmektedir. Bu eşya taşımacılığı ile gelişmiş ülkelere nazaran çok düşük bir orandır. Aşağıdaki tablonun tetkikinden de anlaşılacağı veçhile taşımada pahalı bir sistem olan karayolu taşımacılığı gelişmiş ülkelere nazaran memleketimizde toplam eşya taşımacılığının %91.4 gibi büyük bir kısmını yüklenmektedir.

Demiryolları kömür, akaryakıt ve elektrik gibi üç çeşit enerjiyi kullanabildiği halde kara nakil vasıtaları sadece akaryakıtı kullanmaktadır. Bu da memleketimizin büyük miktarda dövizi akaryakıt için dışarıya vermesidir. Sınırlı döviz kaynaklarımızın böyle bir taşıma sisteminde harcanmasının ne kadar sakıncalı olduğu görülmektedir.

Bu bakımdan kara ve demiryolu taşıma sistemlerinin memleket sathında yayılmasında şu hususlara dikkat edilmesi uygun olacaktır.

a) Mevcut demiryolu hatlarına paralel karayolu yapılmayarak, demiryolunun standardının yükseltilmesi,

b) Teknik bakımdan demiryolu hattının inşaatının mümkün olmadığı kesimlerde yerleşim merkezlerini demiryolu güzergâhına bağlayacak (demiryollarına dik) karayolu yapılması,

c) Demiryolunun yapılması

	YOLCU TAŞIMASI		EŞYA TAŞIMASI	
	Türkiye	Gelişmiş Ülke	Türkiye	Gelişmiş Ülke.
Demiryolu	7.6	3.6	25.8	46.4
Karayolu	91.4	92.1	73.9	19.2
Denizyolu	—	—	0.3	17.2
Havayolu	1.0	4.3	—	—
Boru hatları	—	—	—	17.2

plânlanmayan bölgelerde karayolu yapımına gidilmesi.

III — Ulaşım yapımızla ilgili önerilerimiz: Genel olarak ulaşım yapımız dünya standartlarına göre çok ilkeldir. Buna neden olarak yeterince sanayileşemediğimiz gösterilebildiği gibi tarım alanında büyük ölçüde ihraç olanağı sağlayacak bir üretim seviyesine ulaşamamış olmamız da düşünülebilir.

Memleketimizin coğrafi konumu, iç ulaşım potansiyelimize ilâveten transit eşya nakliyatında da büyük olanaklar sağlayacak durumdadır.

Nitekim dünyanın en büyük petrol üreticisi ülkeler memleketimizi çevrelemiş durumdadır. Bunlar son zamanlarda yaptıkları zamlarla petrolden elde ettikleri muazzam gelirleri büyük ölçüde yatırım ve tüketim mallarına harcamaktadırlar. Bu malların temin edildikleri Avrupa ülkelerinden memleketlerine taşınmaları için takip edeceği yol Türkiye'den geçmektedir. İşte bu yüzden toplu taşımada büyük imkâna sahip demiryolarımızın kısa zamanda gelişmiş ülkelerdeki seviyeye eriştirilmesi memleketimize büyük faydalar sağlayacaktır.

Yukarıda açıklanan ülke içi nakliyatla transit nakliyatın süratli ve emin bir şekilde sağlanabilmesi için demiryolu ulaşım sisteminin aşağıda belirlenen sıraya ve görüşe göre modernleştirilmesi uygun olacaktır.

a) Ülke içi sanayileşmiş bölgelerle, hammadde (kömür, madencevheri gibi) kaynaklarının bulunduğu yerleri birbirine bağlayan hatların ilk etapta yenilenmesi ve dizelli işletme tatbiki,

b) Edirne'den İran ve Irak hududuna ulaşan hatların ikinci etapta yenilenmesi ve dizelli işletme tatbiki,

c) (a) ve b) de belirtilen hatların birbirleriyle çakıştığı yerlerde yerine ve ihtiyaç durumuna göre çift hat durumuna getirilmesi.

Yukarıdaki sıralamaya örnek olarak;

I — Bugün için Edrine'den - Sirkeci'ye kadar olan hat kısmı mevcut nakliyatı karşılayacak kapasitede değildir. Bu yüzden birçok transit vagonlar istasyonlarda beklemektedir. Bu durumu önlemek için Halkalı - Sirkeci arasına bir üçüncü hattın inşaası ve Halkalı hudut hattının çift hat haline getirilmesi, Trakya ve Anadolu yakalarına ikinci ferry-boat (trenler için) iskelelerinin yapılması gerekmektedir.

II — Haydarpaşa'dan Arifiye - Sincan üzerinden geçerek Ankara'ya ulaşacak çift hatlı ekspres yol inşaası. Ayrıca Boğaziçi demiryolu tünelinin de inşaası halinde Trakya cihetinden gelecek trenlerin süratle Anadolu yakasına geçirilmesi mümkün olacaktır.

3 — Karabük ve Ereğli Demirçelik Fabrikalarının cevher yataklarının bulunduğu Divriği ve Hekimhan'a bağlayan hattın kapasitesinin arttırılması,

4 — İskenderun Demirçelik Fabrikalarının mamullerinin ve ihtiyacı olan kömürün naklini sağlayan hattın yenilenmesi,

5 — Türkiye'nin ihraç limanları olan İzmir ve Bandırma limanlarını Anadolunun içersine bağlayan hatların yenilenmesi ve bütün hatlarda ilk önce dizelli, bilahare elektrikli işletme.

IV — Bugün dünyada en ucuz enerji beyaz kömür denilen hidro elektrik enerjisidir. Memleketimizin bu alanda sahip olduğu potansiyelin çok cüzi bir kısmı kullanılabilmektedir. Halbuki gelişmiş ülkelerde mevcut potansiyelin azamisinin kullanılmasını sağlamak üzere devamlı çalışmalar yapılmakta ve hidroelektrik santralleri kurulmaktadır. Buna paralel olarak demiryolları elektirifiyeleri edilmektedir. Avrupa memleketlerindeki demiryolu hatlarının %25-75'i hatta İsviçre'de %80'i elektrifiye edilmiştir. Böylece ucuz enerjiyi kullanan demiryolları taşıma maliyetini düşürme imkânına kavuşmuş, aynı zamanda memleket ekonomisi için büyük bir yük olan petrol tüketimini azaltmışlardır.

Kuruluşumuzda dış kaynaklı teknik hizmet kullanılmamaktadır. Ancak Dünya Bankası ile yapılan kredi anlaşması gereğince bu kredilerin sarfedileceği alanlardaki projeler ile ilgili çalışmalara mahdut miktarda yabancı uzman iştirak etmektedir. Ayrıca demiryolu işletmelerinin sağladığı burslardan faydalanılarak personelimiz görgü ve bilgilerini arttırmak maksadile muntazaman bu memleketlere gönderilmektedir.

Demiryolları İdaresi 1953 yılında İktisadî Devlet Teşekkülü hüviyetini alırken sermaye olarak; modern ve ekonomik demiryolu işletmeciliği anlayışı dışında inşa edilmiş hatlarda teknik ömrünü doldurmuş çeken ve çekilen araçları almıştır. Bunun dışında ayrıca kendisine işletme ve amortisman sermayesi verilmemiştir.

Bu nedenle idare rantabl bir işletme faaliyeti göstermemiş, gerek yol gerekse araçlarını finansman yokluğu nedeni ile yenileyememiştir. Bunun sonucunda 1953'den itibaren her sene büyüyen işletme açığı ile karşı karşıya kalınmıştır. Teşekküül almış olduğu masraf azaltıcı, gelir arttırıcı tedbirlere rağmen bu açığın büyümesini önleyememiştir. Bunun nedenlerini şöyle sıralayabiliriz:

a) Yukarda da belirtildiği gibi bir işletme ve amortisman sermayesinin yokluğu sebebile teknik ömrünü doldurmuş yol, araç ve gereçlerin yenilenememesi sonucu süratli, modern bir demiryolu taşımacılığı yapılamaması,

b) Karayolu taşımacılığının düşük taşıma ücretleri ile rekabet edebilmek için demiryolu tarifelerinde günün şartlarına göre ayarlama yapılamaması,

c) TCDD İşletmesi aynı zamanda amme hizmeti gören bir kuruluş olmasına rağmen işletme gelirlerinin %30'unu yol bakım masraflarına ayırmaktadır. Halbuki karayolu taşımacılığında karayollarının bakım giderleri onu kullananlar tarafından değil, Devlet tarafından karşılanmaktadır.

d) TCDD yük ve yolcu giderlerinden %6 ilâ %25'ini devlete taşıma vergisi olarak ödemektedir. (Yükte %10, I. mevki yolcuda %20, II. mevki yolcuda %15, banliyöde %6, yataklıda %25).

Dünyada ve ülkemizde enerji bunalımını ayrı ayrı mütalâa etmek gerekir. Gelişmiş ülkelerde sanayinin kullandığı enerji umumiyetle kömür ve hidroelektrik santrallerinden elde edilmektedir. Petrol ise gelişmiş, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin hepsinde kara, deniz ve hava taşım sistemlerinde kullanılmaktadır. Gelişmiş ülkelerdeki enerji bunalımı petrol fiyatlarındaki artışlar ve petrol üreten ülkelerin üretimi kısıtlamaları sonucudur. Halbuki ülkemizde bunalım, gelişmekte olan sanayinin ihtiyacını karşılayacak miktarda enerjiden yoksun bulunmasından ileri gelmektedir.

Bunalımın giderilmesi ile ilgili önerilerimiz:

a) Ülkemizin sahip olduğu hidroelektrik potansiyelden azami ölçüde faydalanmak için kısa sürede barajlar ve santraller kurulması,

b) Coğrafi ve jeolojik durumu itibarile zengin petrol yatakları bulunması kuvvetle muhtemel ülkemizde petrol araştırmalarına hız vermek,

c) Düşük kaliteli linyit yataklarının bulunduğu yerlere termik santraller kurmak,

d) Atom santralleri kurulması çalışmalarına derhal başlamak,

e) Enerjinin önemli bir bölümünü kullanan taşım sektöründe, taşım sistemleri arasında ülke gerçeklerine ve ekonomisine uygun bir paylaşım ve koordinasyon sağlamak.

Prof. Dr. Cevat Gerey'la Bir Görüşme

(Baştarafı 12. Sahifede)

5040 sayılı yazı ile ele alınmış, ihaleye çıkarılmak üzere olan işlerin genelgeye nasıl duyurulacağını sormuş, daha doğrusu, Bankanın programında bulunan 9 kanalizasyon, 3 içme suyu projesinden Antalya, Mersin, İzmir ve Erzurum kanalizasyon projelerinin «yabancı firma pilotluğundan yerli firma ortaklığı, ötekilerin de «yerli firma pilotluğunda yabancı firma ile işbirliği» yoluyla yaptırılmasını önermiştir. Bakanlıkta sayın Bakan Selâhattin Babüroğlu başkanlığında sürdürülen çalışmalara Müsteşarlık katı, İller Bankası yetkilileri ile Türk Mühendis ve Mimar Odaları temsilcileri de katılmışlardır. Sayın Selâhattin Babüroğlu, çalışmaları sonuçlandırmak üzere benimle birlikte Müsteşar yardımcısı sayın Mükrem Erkin ve Uzman Danışman Ergun Unaran'a rapor hazırlama görevi vermiştir. Adı geçenler, 29.3.1975 günlü raporda;

«1 — Sözkonusu projelerin öncelikle Banka ya da varsa öteki kamu bürolarında yaptırılması olanaklarının araştırılması, bu amaçla gerekecek kadro ve örgütlenme önerilerinin geliştirilerek Bakanlık katına iletilmesi,

2 — Kamu bürolarında yapılabileceklerin hemen başlatılması, birinci maddede belirtilen olanaklar sağlanıncaya değin, çok ivedi projeler için genelgenin ikinci maddesine uyularak özel Türk uzmanlık bürolarından yararlanılması bunun için Meslek Odalarından istemde bulunulması;

3 — Yabancı firma pilotluğunda hiçbir proje yaptırılmasına girişilmemesi,

4 — Yabancı uzmanlık gerektirebilecek işlerin neler ola bileceği, yabancı uzman ve teknolojiden nasıl yararlanılabileceği konusunda Bakanlıktan istemde bulunabilmek için genelgenin 5. maddesine uyularak resmî kuruluşların ve Meslek Odalarının görüşlerinin alınmasına,

5 — Yukarıdaki hususlara uyulmadıkça Bakanlık katından yabancı uzmanlara ilişkin istemde bulunulmaması,

6 — Ayrıca, genelgenin 4. maddesinde sözügeçen, yabancı firmaların yapmakta oldukları projelerin sözleşmelerine tam uyularak yürütülmesi, firmaların yol açacağı aykırı durumlarda sözleşmelerin fesih ve tazminat hükümlerinin hemen uygulanması,»

gerektiğini, buna göre İller Bankasına ve önemi nedeniyle öteki birimlerimize bir yönerge ile duyurulmasını sayın Bakanın onayına sunmuşlardır.

Sayın Selâhattin Babüroğlu, 31.3.1975 günlü ve Özel Kalem 1353 sayılı yazılarında, sözkonusu genelgenin uygulanabilir niteikte olduğuna, sunduğu rapor gereğinin yapılabileceğine inancının tam olduğunu; fakat İller Bankasının yıllık programının, plân ve uygulama politikasını onaylayan, yönlendiren Bakanlığın, İller Bankasının sorumluluklarına yardımcı ve yanında olması gereğini belirterek, «Bakanlık görevini yüklenecek sayın Bakanın görüşlerinin alınmasına ve politik tercihinin öğrenilmesine ihtiyaç vardır» görüşünü belirtmiştir.

Bunun üzerine konuyu 30.4.1975 ve Müsteşarlık A-02/53 sayılı yazı ile durumu Cephe Hükûmetinin Bakanı sayın N. Ok'a sunmak zorunda kaldık. Uygulamadaki bu duraksamanın giderilmesini sağlamak amacıyla, sözü edilen raporda belirtilen önerileri olduğu gibi Cephe Hükûmeti Bakanı sayın Ok'a yineledik. Daha doğrusu, sayın Babüroğlu'nun 21.2.975 günlü genelgesinin tümüyle uygulanmasını önerdik.

Fakat bu olurumuz da, tıpkı kıyılarla ilgili bir genelge önerimiz gibi sayın N. Ok tarafından benimsenmedi, imzalanmadı

KIYI YAĞMASI

Kıyıların korunması ve toplum yararına kullanılması Anayasa ve yasaarın bir gereği idi. 6785 sayılı yasaya 1605 sayılı yasayla eklenen EK: 8 madde ile, yönetime bu konuda bir düzenleme yetkisi verilmişti. Fakat işbaşındaki iktidarlar bunu uygulamaya izin vermemişlerdi. CHP - MSP Koalisyonu döneminde Bakan olan sayın A. Topuz ile birlikte kıyı yağmasını önlemek, halkın kıyılardan serbestçe yararlanmasını sağlamak amacıyla konuyu ele aldık. Sayın Ali Topuz'un imzasıyla yayınlanan 4 kasım 1974 günlü genelge ile bu konuda ilk ciddi adım atılmıştır. Bu genelge, gerçekte, yasaların uygulanacağının hem kamuoyuna duyurulması, hem de Valilerin öteki görevlilerin uyarılması amacını güdüyordu. Ayrıca, öngörülen yönetmeliğin çıkarılmak üzere olduğu kamuoyuna, ilgililere duyurulmuş oluyordu. Genelgenin yayınlanmasından sonra İmar ve İskân Bakanlığı Müfettişleri Türkiye kıyılarını tarayarak yasa dışı yapıları saptamışlardır. Bu arada 10.1.1975 günlü Resmî Gazete'de yayınlanan bir Bakanlar Kurulu kararı ile 47 il, bölge plânlamsı, endüstriyel gelişme, turizm açılarından önemi, ulaşım ağı, çevrenin yerleşme özellikleri nedeniyle İmar Yasası kapsamına alınmıştır. 18 ocak 1971 de Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikle kıyıların plânlanması, korunması, değerlendirilmesi konusunda ana ilkeler getirilmiştir.

Yönetmeliğin dayandığı bu ilkeler şöyle özetlenebilir:

(1) Yargıtay kararlarında da öngörüldüğü gibi, denizin ayrılmaz bir parçası, uzantısı olan kıyılar herkesin tam bir serbestlik ve eşitlikle yararlanabileceği alanlardır.

2) Kıyılardan herkesin serbestçe yararlanmasını engelleyen yapı, duvar, çit ve benzeri her türlü yapı ve tesisin kıyıda yapılması yasaktır.

(3) Kıyının bittiği, tarıma elverişli toprakların başladığı deniz, göl ve nehir kenarlarından icerive doğru, yasada da öngörüldüğü gibi, en az 10 metre genişlikteki bir kuşak içinde ancak «toplumun yararlanmasına açık olan», otel, motel, lokanta gibi yapılara izin verilebilir. Böylece, kulüp, tatil köyü, yazlık ev gibi yalnızca sahip ve üyelerinin girip çıkabileceği, yararlanabileceği yapılan toplumun yararlanmasına açık sayılmamıştır.

(4) Köy ,kasaba ve kentlerin yerleşik alanları dışında sözü edilen kuşağın genişliği 100 metre olarak belirtilmiştir. İmar plânları yapılırken bu kuşağın genişliği, yörenin özelliği ve koşullarına göre plâncılarca 10 m. den az olmamak üzere saptanabilecektir. Böylece, kuşak 100 metreden dar (en az 10 m.) olabileceği gibi, daha geniş de olabilecektir.

(5) Yasanın yürürlüğe girmesinden sonra kıyı kenarına 10 m. den yakın olmamak kaydı ile, yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 18 ocak 1975 gününden önce başlamış, fakat bitirilmemiş yapıların sahiplerinin yasalara aykırı olmayan yerleşmiş, elde edilmiş hakları saklı tutulmuştur.

(6) Kıyı içeren yörelerin imar plânları altı ay içinde yönetmelik ve yasa açısından gözden geçirilerek uyarlılık sağlanacaktır.

(7) Her türlü sınır ve yerleşmiş hak anlaşmazlıklarını önlemek amacıyla, elverişsiz hava koşullarına karşın, öngörülmüş olan üç aylık süre sonunda 18 nisan 1975'de) tüm Türkiye kıyılarının hava fotoğrafları çekilmiştir.

Harita Genel Müdürlüğü, Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğünün işbirliği ile çekilen bu fotoğrafların değerlendirilmesi, arşivlendirilmesi zorunludur.

Yönetmeliğin başarıyla uygulanabilmesi için aşağıdaki önlemler yerine getirilmelidir:

— Kıyı kuşağının başlangıcını belirtebilmek için «kenar» ların saptanması gerekir.

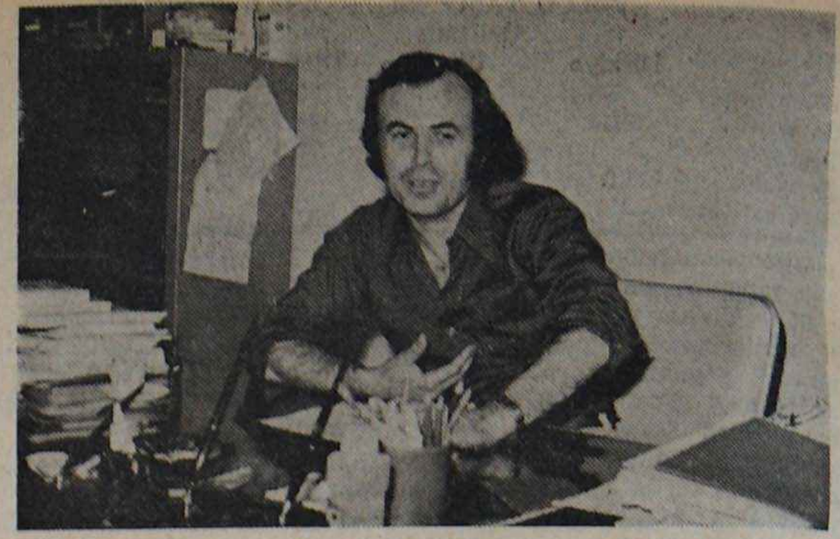
— Onanmış imar plânı olan kıyı içeren yererin imar plânlarının uygulanması zorunludur.

— Yapı izni ve denetimi işlerini yürütecek biçimde iller, özellikle İmar ve İskân Bakanlığının taşra örgütü yeniden düzenlenmeli, yeterli personel, taşıt, araç ve gereçle donatılmalı, güçlendirilmelidir.

— Turizm, endüstri, sağlık amaçları açısından taşıyan yerlerin imar plânları öncelikle yapılmalıdır.

1972'de AP'nin çoğunlukta bulunduğu Yasama Meclislerinden geçerek yasalaşmış olan kıyılara ilişkin yasa maddesinin uygulanmaya konulmasına bütçe görüşmelerinde Cephe Hükûmetinin kanatlarından bazı yasama meclisi üyeleri karşı çıkmışlardı. Cephe Hükûmeti programında önerierimize karşın, kıyıların korunmasına ilişkin bir tek satırın bile yer almayışı bir raslantı değildir. M.C. Hükûmetinin dayandlığı güçlerin buna ilişkin yasaların uygulanmasını durdurma eğiliminde oldukları açıktır. Şimdilik karşı bir tutum takındıkları açıklanmış değildir. Fakat yasanın ve yönetmeliğin öngördüğü personel araç ve gereç sağlanmasına ilişkin öneriler Bakanın onayını beklemektedir.

İmar - İskân Bakanlığı Eski Müsteşarı Prof. Dr. Cevat Geray'la Bir Görüşme



İmar İskân Bakanlığı Müsteşarı iken Cephe Hükümetince kıyıma uğrayan Prof. Dr. sn. Cevat Geray'la, Odamız adına Başkan Arif Merdol ve Sekreter Üye Erdinç Köksal bir görüşme yapmışlardır.

CHP — MSP hükümeti döneminde müsteşarlık görevine başlayan ve Bakanlıktaki diğer yurtsever teknik elemanlarla birlikte kıyıma uğrayan sn. Geray, görevde bulunduğu kısa fakat Bakanlık uygulamaları açısından yoğun ve ilerici girişimlere sahne olan bu dönem hakkındaki görüşlerini arkadaşlarımızla iletmiştir.

Prof. Dr. Cevat GERAY Kimdir?

PROF. DR. CEVAT GERAY'ın ÖZGEÇMİŞİ

1930'da İstanbul'da doğdu, 1942'de Kasımpaşa 4. İlkokulu, 1946'da Kasımpaşa Ortaokulunu bitirdi.

1949'da Haydarpaşa Lisesini bitirdi.

1953'de Siyasal Bilgiler Fakültesini bitirdi.

1953-1955 arasında Kaymakamlık stajı yaptı.

Mart 1956 Gündoğmuş Kaymakamı iken Siyasal Bilgiler Fakültesinde Şehircilik Kürsüsüne asistan oldu.

1957-1959 arasında New York Üniversitesinde Şehircilik, Yerel Yönetim, Konut konularında incelemelerde bulundu.

1960 Siyasal Bilgiler Fakültesinde doktorasını tamamladı.

1960 Millî Eğitim Bakanlığı Özel Kalem Müdürlüğü yaptı (dört ay).

1961-63 Yedek Subaylık.

1963-67 Devlet Plânlama Örgütünde Konut, Toplum Kalkınması konularında Danışmanlık (ek görev).

1966 Şehircilik Doçentliği.

1970-1971 T.R.T. Genel Müdürlük Etüd ve Plânlama Danışmanlığı (ek görev).

1974 Şehircilik Profesörlüğü.

1974-1975 İmar ve İskân Bakanlığı Müsteşarı.

Üye olduğu dernekler :

Sosyal Bilimler Derneği, Türk Kooperatifçilik Kurumu, Tüm Öğretim Üyeleri Derneği, Halkevleri, International Foundation for Community Development.

Başlıca yayınları :

— Şehir Plânlamasının Başlıca Tatbik Vasıtaları. Ankara, 1960 (Doktora tezi).

— Toplum Kalkınması Deneme Çalışmaları: Bünyan Örneği, Ankara, 1967.

— Küçük Belediyelerin Sorunları, (Ruşen Keleş'le birlikte), Ankara, 1968.

— Halk Eğitimine Giriş, Ankara, 1790.

— Şehircilik (F. Yavuz ve R. Keleş'le birlikte), 1973.

— Köye Yönelik Çalışmalar, Ankara, 1974.

UZMAN DANIŞMANLARIN ÇALIŞMALARI :

Bakanlık Uzman Danışmanlar Kurulunca yürütülen arsa, alt-yapı ve konutla ilgili çalışmalar üzerinde ilgili birimlerle ayrı ayrı yapılan toplantılarda ortaya çıkan görüşler değerlendirilerek «Konut Üretim Süreci Ön Raporu» hazırlanmıştır. Söz konusu rapora ayrıca «Metropoliten Alanlarda Yönetim ve Plânlama İçin Örgüt» bölümü de yer almaktadır. Aralık 1974'de Merkez Örgütlerine dağıtılarak, Bakanlık birimlerinin ön rapora ilişkin yazılı görüşleri alınmıştı.

Ayrıca, 15.1.1975 günü Bakanlık ve bağlı birimler yetkililerinin katıldığı geniş toplantıda bu raporun, «Metropoliten Alanlarda Yönetim ve Plânlama Örgütü» dışındaki bölümleri üzerinde tartışılmış, yazılı görüşler yanında, sözlü görüş ve eleştiriler ortaya konmuştur. Danışma Kurulu, bu görüş ve eleştirilerin ışığında, kentsel arsa ve konut üretiminde amaçlar, ilkeler yönünden uyulması gerekecek ana politik kararları geliştirmiştir.

Çalışmaların daha sonraki aşamalarında, kısa sürede başlatılacak uygulama önlemleri, tıkanıklıkları giderici yasal değişiklikleri ayrıntılı olarak ele alınacaktı.

Bakanlık örgütünün aynı doğrultuda, eşgüdüm içinde, eyleme dönük olarak çalışması, sağlıklı kentleşme konusunda üzerine düşen görevi yapması için belli ilkelere uyulması, uygulama önerilerinin geliştirilmesi yararlı olacaktır.

Müsteşarlığın A-02/12 sayılı ve 28.1.1975 günlü yazısı üzerine imzaladığı olur uyarınca Bakan sayın Babüroğlu, 3.2.1975 günü «Şehirsel Arsa ve Konut Üretim Politikaları»nı Bakanlık örgütüne duyurmak, çalışmaların saptanan ilkeler doğrultusunda eşgüdüm içinde eyleme dönük olarak hızla yürütülmesini isteyen 433 sayılı genelgeyi yayınlamıştır. Genelgede, ayrıntılı önerilerin geliştirilmesi, karşılaşılan tıkanıklıkları giderici yasa değişikliklerinin hazırlanması, çalışmaların eyleme dönük olarak hızla sürdürülmesi, bu konulara ilişkin Bakanlık yönergelerine uyulması yöneriliyordu. Böylece, saptanan kentsel arsa ve konut üretim politikasıyla, hızlı kentleşmenin gerektirdiği konut üretimi, bunun en önemli aşaması olan alt-yapı ile donatılmış kentsel arsa üretimi tüm bir süreç içinde ele alınarak, üretimin en uygun biçimde sürdürülmesi için önlemler, uygulamada gözetilmesi ve uyulması zorunlu ilkeler getirilmiştir. Bu politikanın amaçları şunlardır:

- Konuta ayrılması öngörülen yatırım payı ile hızla, çok sayıda konut üretmek,
- Konut üretimini, gecekondu yapma zorunda kalan alt gelir gruplarının gereksinmelerini de karşılayacak biçimde yöneltmek,
- Konut üretimi ile şehir plânlaması arasında işlevsel ilişkiler kurarak şehir plânlamasına üretimi hızlandıracak biçimde eylemsel nitelik kazandırmak,
- Konut üretimi ile alt-yapı yapımı arasında eşgüdüm sağlamak, donatılmış şehirsel arsa üretimini arttırmak,
- Gerektiğinde ülke ekonomisindeki dalgalanmaların önlenebilmesi için konut sektörü yatırımlarından bir araç olarak yararlanmak,

Görüldüğü gibi, bu politikaların temelinde, hem bugünkü konut ve arsa üretimi süreçlerinin etkinleştirilmesi, sağlıklı bir kentleşme süreciyle bütünleştirilmesi yatıyor, hem de alt gelir kümelerine öncelik tanınması amaçlanıyordu. Mesken Genel Müdürlüğü yöneticileri bu politikalara açıkça karşı çıkmamakla birlikte, bunun gerekleri için herhangi bir eyleme de geçmiş değiller. Sonra, Cephe Hükûmeti işbaşına geçince, sözü edilen olur açıkça yürürlükten kaldırılmaksızın bu politikalar bir yana itilmistir.

YETKİ YASASI TASARISI

Uzman Danışmanlar Kurulunca saptanan temel bazı ilkelerin gerektirdiği yasal değisiklikleri topluca düzenlemek üzere bir yetki yasası tasarısı hazırlanmıs, Meclise sunulmustur. Belediye Yasasında, metropoliten alanlarda zorunlu yerel yönetim birlikleri ve Belediye kurulması için bazı düzenlemelere gidilmesi gerekiyordu. Yine 6785 sayılı İmar Yasasının, teknik hizmetler, kamulaştırma, plân tanımları, kentsel alt yapı, imar yönetmelikleri konularıyla ilgili maddeleri bu tasarının kapsamına alınmıştır.

İmar ve İskân Bakanlığı kuruluş ve görevlerine ilişkin yasa, konut kooperatifleri ile ilgili düzenlemelere açıklık getirmek, toplu konut girişimlerinin verimliliğini arttırmak yetki yasası tasarısıyla güdülen amaçlar arasındaydı. Arsa Ofisi'ni güçlendirmek, kamulaştırma ve arsaların amaca uygun kullanılması amacıyla da yetki isteniyordu. Kamulaştırmaya ilişkin 6830 sayılı yasanın, kentsel plânlamayı etkinleştirecek, kamulaştırma bedelinin ödenmesinde Anayasanın öngördüğü olanaklardan yararlanmak, kamulaştırılan taşınmazın geri verilmesine ilişkin olarak kamu yararı kavramını yeniden tanımlamak amacı da yetki yasası ile güdülmekteydi. Öte yandan, gecekonduyu toplumsal bir içerik taşıyacak biçimde yeniden tanımlamak, gecekondu yapım sürecini yasallaştırmak, Devlet yardımını etkinleştirmek, eldeki fonların halkın yararına kullanılmasını sağlamak, arsa ve alt-yapı ve öbür kamusal hizmetlerin sağlanmasında etkinlik kazandırmak amacıyla 775 sayılı gecekondu yasası da bu tasarıyla değiştirilmek isteniyordu. Tasarı, Meclis gündeminde bekledikten sonra Cephe kanatlarının işbirliği ile komisyona geri gönderilerek bir yana itilmiştir.

TEKNİK GÜCÜMÜZE DAYANMA GEREĞİ

Bakanlığın ya da İller Bankasının, ulaşım, kentsel gelişme, toptancı hali, kanalizasyon gibi konularda yabancı firmalara etüd ve proje yaptırması sayın Ali Topuz döneminde el attığımız bir konu olmuştur. Anlaşmalar gereği, «uzman ya da «danışman» adıyla ülkemize gelen pekçok yabancı teknik elemanın, çoğu kez Türk teknik elemanları düzeyinde uzmanlık yetenekleri bulunmamaktaydı. Yerli elemanların aldığına göre, karşılşatırılamayacak aşırı ücretle çalışan yabancılar, personelimiz ve meslek odaları üzerinde haklı olarak olumsuz etki ve tepkiler yaratmaktaydı.

Yabancılarla yapılan çalışmalarda bilimsel açıdan çeşitli yetersizlikler görülmekteydi. Ülkemiz koşullarına uymayan ölçütlere ve ilkelere dayanılması sözkonusu idi. Ayrıca, özellikle alt-yapıya ilişkin yönetim yapısı ve örgütleşme konularında yabancılara verilmiş projelerin gerçekte Türk uzmanları tarafından yapılmış araştırmalara dayandığı da bir gerçek idi. Anlaşmalar, ana projelerin yeni yavru projeler doğurmasına olanak sağlıyordu. Böylece sürekli olarak yabancılara proje verme sakıncası vardı.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğince ve kamuoyunca da benimsendiği gibi, sözkonusu projelerin Türk uzmanlarınca yapılmasında pekçok yarar vardı. Kalkınmamızda kendi teknik ve bilimsel gücümüze büyük ölçüde dayanmak ve güvenmek zorundaydık. Uluslararası kredi kurumlarından alınacak yatırım kredilerinin proje düzenleme ve olabilirlik incelemelerinin tarafımızdan yapılacağı ön koşulmalıydı. Öte yandan, uzmanlık düzeyimizi yükseltecek önlemlerin de alınması gerekliydi.

Dış kredi ve yardımlar konusunda ülke çıkarları açısından ne denli dikkatli davranmak zorunda olduğumuz açıktı. Bu amaçla sayın A. Topuz ile başlatılan, sonra da sayın S. Babüroğlu ile sürdürdüğümüz çalışmalar sonuçlandırılmış, Müsteşarlığın A-02/23 sayılı, 20.2.975 günlü yazısıyla bu görüşler sayın Babüroğlu'nun oluruna sunulmuştur. Bu olura dayalı olarak, sayın Babüroğlu imzasıyla yayınlanan 21.2.975 gün ve 783 sayılı genelgede bundan sonra Bakanlığın ya da Bakanlığa bağlı bankalarca yaptırılacak projelerde aşağıdaki ilkelere uyulması uygun görülmüştür:

«1 — Yeni çıkacak konulardaki projelerin kamu kesiminde yapılması öngörülecek, bunun için gerekli kadrolaşma ve örgütlenmeye girişilecektir.

2 — Kamu kesiminde yapılamayan projeler Türk uzmanlarına yaptırılacaktır. Bu durumda seçilecek uzman ya da bürolar için ilgili meslek odalarından isim istenecektir.

3 — Hiçbir yabancı uzman ya da firma ile yeni proje sözleşmesi yapılmayacaktır. Yapılmış sözleşmelerin doğurabileceği yeni proje konuları da, Türk uzmanlarca yapılamayacağı saptanıp Bakanlıkça onaylanmadan yabancılara verilmeyecektir.

4 — Yabancı firmaların yapmakta olduğu projelerde, sözleşmelere uymazlık, yetersizlik gibi durumlar saptandığında, sözleşmelerin fesih ve tazminat hükümleri hemen uygulanacaktır.

5 — Yukarıda 3. ve 4. maddelerde belirtilen konularda yabancı teknik hizmete zorunluk duyulan durumlarda, yabancı uzmandan nasıl ve hangi koşullarda yararlanılacağı her konu için ayrıca saptanacak, bu sırada ilgili resmî kuruluşların ve meslek odalarının görüşü görüşü alınacaktır.»

Adı geçen Bakanın Genel Müdürlüğü 17.3.1973 gün ve

(Devamı 11. Sayfada)

TEKNİK GÜÇ

● 15 günde bir çıkar ● İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI'NIN YAYIN ORGANIDIR ● İSTANBUL ŞUBESİ TARAFINDAN YAYINLANIR ● Sahibi İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Adına: ERTUĞRUL TIĞLAY ● Yazı İşleri Müdürü: YAŞAR YILMAZ Teknik Sekreter: ERHAN GOMUÇ ● Adres: Halaskârgazi Cad. No. 35/1 HARBİYE - İSTANBUL ● Tel: 48 36 42 - 47 96 57 ● Dizgi Baskı: DİZERKONCA MATBAASI ● Tel: 27 79 86 ● Yıllık Abone Bedeli: 150 T.L. ● Öğrencilere: 50 T.L. ● BÜTÜN ÜYELERE PARASIZ GÖNDERİLİR ● Basılış Tarihi: 15 TEMMUZ 1975